omenesc reprezintă o sarcină a cercetărilor actuale. În ultima vreme s-au realizat manechine cu elemente componente (dinți, oase, vase de sînge) cu care se poate simula orice tip de accident și determina mărimile forțelor ce pot fi tolerate.

Este adevărat că nivelul solicitărilor la care poate fi supus un organism uman variază în funcție de vîrstă, sex și particularități personale. Acest lucru creează controverse în lumea proiectanților. Se pot prevedea șocuri care să rănească pe unii, iar pe alții să-i lase intacți. Factorul întîmplare intervine deseori cu așa-zise miracole: pasageri nevătămați de pe urma unei coliziuni puternice, sau morți misterioase de pe urma unei accidentări ușoare.

Impactul frontal este de regulă produs între două vehicule cu forme și volume diferite și deformarea habitaclului este o consecință probabilă a celor mai multe întîmplări de acest gen. Aceasta este cauza celor mai multe răniri ale ocupanților. Impactul semi-frontal cauzează o reducere a gravității lovirilor ocupanților, mergînd pînă la tipul de impact care produce practic alunecarea habitaclurilor unul pe lîngă celălalt — element care favorizează pe pasageri. La impactul frontal, vehiculul mai greu este mai bun protector pentru pasagerii săi, la un impact între două vehicule de aceeași masă — gradul de gravitate al loviturii se poate determina precis în laborator.

Automobilele produse azi în Europa sînt proiectate corespunzător unor norme și dotate cu sisteme care în general defavorizează automobilele mici în ceea ce privește securitatea ocupanților habitaclului.

Viitorul sistem standardizat de măsuri de securitate ce va fi adoptat în construcția de automobile va trebui să prevadă o echilibrare a nivelului de securitate absolută a tuturor tipurilor de autovehicule participante la trafic.

Impactul lateral este grav pentru pasageri numai la viteze mari, însă el este periculos pentru faptul că se produce într-o zonă cu distanțe relativ mici în grosimea habitaclului — respectiv în zona ușilor care sînt relativ subțiri.

Cercetările au demonstrat că securitatea interioară se ameliorează prin construcția unor uși cu rezistență diferențiată: zona inferioară mai rezistentă decît cea superioară. Aceasta va necesita coborîrea barelor de protecție anterioare și posterioare, care la caroseriile actuale sînt plasate la o înălțime considerată prea mare. De asemenea, o bară de protecție frontală amplasată la o înălțime redusă sporește șansele de supraviețuire la impactul cu pietonii. Recomandările cercetătorilor plasează bara de protecție frontală la o cotă sub 375 mm. Impactul între vehicule cu copii la bord prezintă probleme mai complicate — neputîndu-se da nici o recomandare cu privire la forma sau dimensiunea optimă a caroseriei în zona de impact.

Progresul în direcția realizării mașinii sigure este lent, dar absolut necesar. Într-un timp care nu poate fi prea îndepărtat, acest deziderat al circulației moderne va fi realizat spre satisfacția tuturor acelor factori care au în sarcină securitatea traficului rutier. Dar, pînă atunci, automobilul cel mai sigur este acela... condus prudent.

Dr. ing. Dorin CONSTANTINESCU

4 CELEBRI

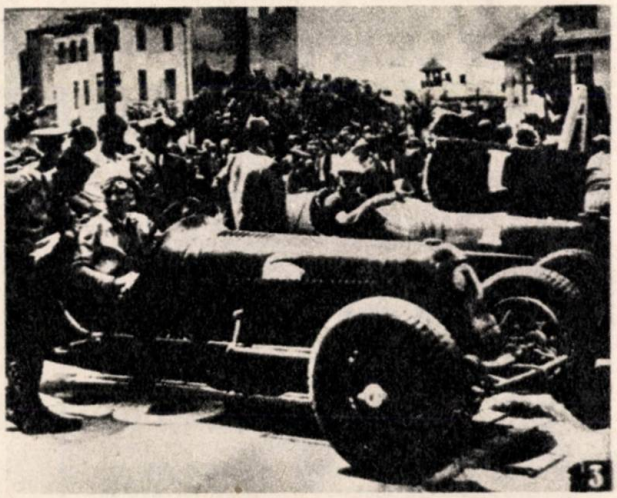
Automobilul este, fără îndoială, o pasiune care leagă prietenii și între celebrități. Pele și Fittipaldi! Fotbalul și automobilismul se simt acasă în Brazilia. Urmașul lui Fangio a primit la vila lui pe cel ce circulă pe străzile țării într-o mașină deosebită pentru a se evita accidentele posibile.

James Hunt, alergătorul care a cîștigat un campionat al lumii de Formula 1 într-o manieră de erou de film, se întreține cu celebrul actor Richard Burton (în compania actualei soții, fost manechin și ex-soția lui Hunt).

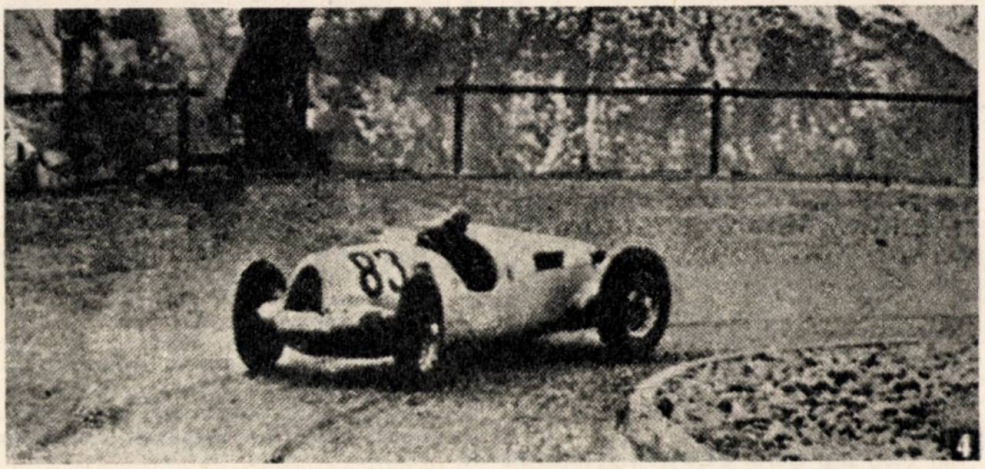
1

2

MAREELE PREMIU AL BUCUREȘTIULUI



3



4

5

S-au împlinit 72 de ani de la organizarea în țara noastră, pe distanța București—Giurgiu și retur, a primului concurs oficial de viteză pentru automobile. Acestei întreceri i-a urmat un concurs în circuit închis, disputat pe un traseu de 32 km, care străbătea nu numai străzile Capitalei, dar și cîteva sate din nordul orașului. «Ceea ce se poate remarca — scrie unul din cronicarii sportivi ai vremii, referindu-se la acest concurs — este faptul că s-a realizat o viteză medie de 80 km/h, cu toată starea proastă a drumurilor și imperfecțiunea motoarelor».

Învingînd o serie de greutăți, cîțiva entuziaști susținători ai sporturilor mecanice au reușit să pună pe picioare, în anii care au urmat, și alte competiții de viteză, invitînd la start, alături de alergătorii români, cîțiva dintre așii automobilismului și motociclismului european. În șirul manifestărilor de acest gen, organizate în trecut în țara noastră, se înscrie cu majuscule MARELE PREMIU AL BUCU-

6

REȘTIULUI, a cărui primă ediție a avut loc la 1 noiembrie 1936.

Pregătit de către Grupul Sportiv Motor și Moto Clubul Român, cel dintîi Mare Premiu al Capitalei s-a desfășurat pe un traseu de 3 692 m, din Parcul Jianu, care cuprindea trei «ace de păr», șase viraje rapide și un aliniament de circa 1700 m, cuprins între Statuia Aviatorilor și Lacul Herăstrău. La întrecere au asistat în jur de 15 000 de persoane, aliniate atît de-a lungul actualului Bulevard al Aviatorilor, cît și de-a lungul cîtorva din străzile abia trasate pe atunci, din așa numita «Parcelare Bordei», unde nu se ridicase încă nici o casă și pe unde concurenții «șerpuiau» cu mașinile lor, pentru a ieși din nou în bulevard, în punctul unde se află astăzi Piața Victoriei.

În ajunul și în noaptea dinaintea concursului a plouat. Duminică dimineața, în ziua cursei, ploaia a încetat, dar a fost frig și așa se explică faptul că unul dintre cîștigători, Petre Cristea, este înfățișat în ziarele vremii stînd la volanul mașinii sale (un Ford V8 de 3 622 cmc)... îmbrăcat în palton. Petre Cristea a învins în categoria sport, în care au luat parte 14 concurenți români și străini, cu automobile B.M.W. de 2 litri (cu și fără compresor), Bugatti (2,3 litri cu compresor), Chrysler (5,3 litri), Wanderer (1963 cmc cu compresor) etc.

La semnalul de start, Cristea realizează o plecare excelentă și se distanțează de restul «plutonului» în care se aflau, printre alții, maghiarul Festetics, românii Grigorescu, Șontag și Berlescu. În turul al doilea, din totalul de 15, Șerban Grigorescu forțează nota și trece în frunte. Dar, peste puțină vreme, el ratează un viraj, lovește mașina de sacii de nisip și abandonează. În scurt timp, ies din competiție Festetics (defect de carburație) și englezul Chastelain (defect la aprindere). Constant și sigur în evoluția sa, Petre Cristea încheie ca învingător în 40:12,3 (viteză medie generală 85,736 km/h), urmat de Mihail Sontag și Al. Berlescu.

Cu aceeași mașină, Petre Cristea a luat startul și la categoria curse, în care s-au disputat 30 de ture și în care a învins I. Ghica, la volanul unui automobil Maserati de 3 litri cu compresor. Cîștigătorul a acoperit totalul de 111 km într-o oră și 9 minute. Pe locurile al doilea și al treilea s-au clasat Petre Carp (Bugatti 2,3 litri cu compresor) și, respectiv, Petre Cristea (Ford V8).

Întrecerea rezervată motocicletelor (10 concurenți, 15 ture de circuit) a revenit clujeanului Ștefan Pop pe un D.K.W. de 250 cmc cu compresor, urmat de Marin Mareș (Sarolea 500 cmc) și Ion Popa (Rudge de o jumătate de litru).

Încurajați de succesul primei ediții, Grupul Sportiv Motor și Motor Clubul Român organizează, în ziua de 30 mai 1937, pe același traseu, cel de al doilea Mare Premiu al Bucureștiului. De această dată, învingătorul categoriei curse a fost pilotul elvețian Hans Ruesch, care triumfase cu o lună mai înainte în Marele Premiu al Finlandei și în Marele Premiu al Frontierelor din Belgia. În palmaresul alergătorului elvețian mai figurau pe atunci o victorie asupra lui Nuvolari și alta asupra lui Rosemeyer.

În concursul din București, Ruesch a condus o Alfa-Romeo de 3800 cmc, acoperind cele 35 de ture de circuit (129,5 km) într-o oră, 15 min. și 27 sec. Viteză medie pe tur: peste 102 km/h. În urma lui Ruesch s-a clasat Jean Calcianu (Duesenberg de 4 litri).

La cea de a doua ediție a Marelui Premiu al Bucureștiului întrecerea mașinilor sport a revenit recordmanului german Ernst Henne, care a condus un B.M.W. de 1970 cmc, iar cea de motociclete românului Ion Popa pe un Norton de 500 cmc.

Petre Cristea și-a înscris o nouă victorie în palmaresul său, cîștigînd categoria curse (mașină B.M.W.) la cea de a treia ediție a Marelui Premiu al Capitalei, organizată în ziua de 19 iunie 1938. Celelalte două categorii («sport mare» și «sport mic») au revenit germanului Paul Heinemann, pilot oficial al casei B.M.W. și, respectiv, românului Jean Calcianu (B.M.W.).

Al patrulea Mare Premiu al Bucureștiului s-a desfășurat la 25 iunie 1939 și s-a bucurat de prezența la start a celebrului campion european Hans Stuck (tatăl alergătorului Stuck din întrecerile de formula 1 de astăzi). După cum se știe, Hans Stuck este autorul unui record de viteză în cursa de coastă de pe Feleac din anul 1938, record care n-a fost doborît nici pînă astăzi. În 1939, Stuck a cîștigat la București întrecerea mașinilor de curse, pilotînd un monstru mecanic Auto-Union de 600 C.P. În acel an, Petre Cristea a trecut linia de sosire al doilea la categoria curse (B.M.W.) și primul la categoria sport (cu aceeași mașină).

Organizatorii au simplificat traseul cursei din 1939, astfel încît concurenții nu mai intrau pe străzile «Parcelării Bordei», ci se întreceau doar în lungul actualei Șosele a Aviatorilor, efectuînd o întoarcere la statuie și apoi alta în celălalt capăt, aproape de podul Herăstrău. Pe acest parcurs foarte rapid, Hans Stuck putea folosi din plin resursele tehnice ale mașinii sale, realizînd viteze impresionante.

Automobilul Auto-Union avea un motor de 6000 cmc cu 16 cilindri în V, plasat în spate care furniza 600 C.P. la 8000 rot/min. La ora respectivă era cea mai puternică mașină de curse care se construise. În stare «uscată», ea cîntărea... 750 kg (fusese realizată după prevederile formulei Grand Prix din perioada 1934—1937).

Capitala noastră a găzduit, de asemenea în anii 1948 și 1949, cîte un Mare Premiu al țării la automobilism și motociclism. În istoria acestei întreceri a intervenit apoi

o lungă pauză de un sfert de veac, după care ea a fost reluată prin grija Federației Române de Automobilism și Karting și a Clubului sportiv municipal București.

Prima ediție, în serie nouă, a Marelui Premiu al Bucureștiului a avut loc în ziua de 17 noiembrie 1974, pe un traseu de 3800 m din Drumul Taberei. La întrecere au luat parte 48 de concurenți români, în majoritate cu mașini Dacia, precum și alergătorul italian Luciano Innocenti cu un automobil Porsche Carrera de 2,7 litri. Pe primul loc în clasamentul general, s-a situat Innocenti, urmat de Ștefan Iancovici (Renault 12 Gordini) și Eugen Ionescu-Cristea (Lancia Fulvia 1600).

În 1975, Marele Premiu al Capitalei a avut loc pe străzile și pe aleile din Parcul tineretului. De această dată, învingătorii pe clase au fost Cornel Căpriță (Fiat 850 Ab), Doru Gându (Dacia 1100), Eugen Ionescu-Cristea (Renault 8 Gordini), Costin Finichi (Fiat 124 Ab.), Zoltan Szentpaly (Dacia 1300 gr. 1) și Dorin Motoc (Dacia 1300 gr. 2).

Cu un an mai tîrziu (1976) Marele Premiu al Bucureștiului organizat de federația de specialitate, în colaborare cu Asociația sportivă «Unirea Tricolor», a contat ca etapă în campionatul național de viteză pe circuit. De această dată, victoriile au revenit lui Cornel Căpriță (cl. I), Vasile Szabo (cl. II), Eugen Ionescu-Cristea (cl. III și VI), Ștefan Iancovici (cl. IV) și Ludovic Balint (cl. V).

Noile ediții ale Marelui Premiu al Bucureștiului, organizate începînd cu anul 1974, sînt menite să lege firul unei întreceri tradiționale ale sportului cu motor românesc, dînd posibilitate de afirmare atît actualei generații de alergători, cît și automobilelor ce se fabrică în țara noastră.

DUMITRU ȘOMUZ

1. Afișul primei ediții a Marelui Premiu al Bucureștiului.
2. M.P. al Bucureștiului 1937 (a II-a ediție). În frunte: elvețianul Hans Ruesch (Alfa Romeo 3,8 l).
3. Start în cea de a doua ediție (30 mai 1937).
4. Bolidul (Auto-Union, 600 CP), cu care Hans Stuck a învins în 1939 la București.
5. M.P. al Bucureștiului, 1974.
6. M.P. al Bucureștiului 1976. În prim plan, Vasile Ștefan (Unirea Tricolor).

30 octombrie 1977: Marele Premiu al Bucureștiului. În fotografie: Doru Gându, cîștigătorul clasei II (mașină Dacia 1100), urmat de Vasile Szabo și Florentin Mateescu

70 DE ANI *într-o clipă!*

La începutul secolului nu exista nici un circuit amenajat special pentru competițiile automobilistice și nici măcar vreo șosea asfaltată! «Cursele» se alergau exclusiv pe drumuri pline de praf și de pietriș așa cum vedeți în partea de sus a acestei fotografii, care ne arată mașina «Itala» (15 300 cmc, 4 cilindri) cu fostul as italian Cagno la volan, negociind un ac de păr din faimoasa Targa Florio, ediția 1906, pe care a cîștigat-o cu viteza medie de aproape 60 km/h (ceea ce era fantastic, ținînd seama de cele peste 10 000 viraje ale traseului din Sicilia, de starea drumului și de nivelul tehnic de atunci). Diferența dintre această «bunică» și Ferrariul lui Niki Lauda este copleșitoare: prima avea pneuri ca de motocicletă, manivelă de pornire inamovibilă (ca să nu se piardă), mecanic la bord indispensabil pentru depanările pe traseu și, mai ales, pentru pornirea «auto-mînă», ambele osii rigide, suspensii ca de camion, frîne numai pe roțile din spate etc. etc. etc.

Dintr-o privire puteți sesiza uriașul progres realizat în 70 de ani. Dar cum va fi peste alți 70 de ani? Se va vedea în Almanahul Auto 2047! Evident, de către nepoții noștri!

BORNELE KILOMETRICE ALE EUROPEI

O hartă rutieră a Europei este indispensabilă oricărui turist automobilist care a pornit sau are de gînd să pornească într-o călătorie pe «bătrînul» continent. Valoarea unor astfel de hărți constă, în primul rînd, în informațiile pe care le conțin referitor la lungimea drumurilor europene ce unesc diferite localități.

Așadar, cunoașterea distanțelor dintre orașele mai importante constituie un element deosebit de util în stabilirea unui traseu sau altul. Dacă hărțile menționează, de obicei, lungimea drumului european care leagă două localități apropiate, tabelul pe care-l publicăm, în paginile alăturate, ne oferă, într-un mod cît se poate de clar și ușor de urmărit, distanța, în kilometri, între capitalele europene, între acestea și alte orașe ale continentului nostru, cunoscute prin renumele lor turistic.

Cu ajutorul acestui tabel «descifrăm» mai bine păienjenișul rutier al Europei, ne îmbogățim informațiile despre lungimea șoselelor care unesc majoritatea capitalelor europene și unele localități situate în extremitățile continentului nostru. Așa, de pildă, capitalele europene Sofia, Belgrad și Budapesta se găsesc la o distanță mai **mică de 1 000 km**, față de capitala țării noastre: București—Sofia 425 km; București—**Belgrad** 736 km; București—Budapesta 884 km. Capitala europeană situată la cea mai mare distanță față de București (4 206 km) este Lisabona.

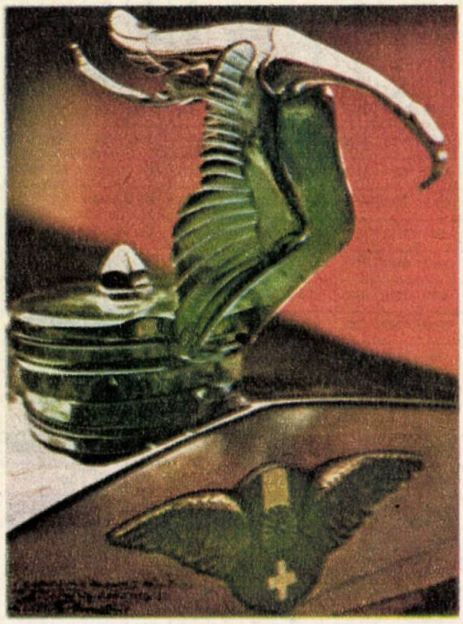
Dar tabelul cu distanța în kilometri este purtătorul și altor informații destul de interesante. Drumul rutier cel mai direct care leagă orașele Malaga, din sudul Spaniei, și Hammerfest, din Norvegia (cel mai nordic port din Europa) are o lungime de 5 726 km și poate fi considerat, din acest punct de vedere, ca un traseu automobilistic fără egal. La o depărtare de peste 5 000 km, față de Hammerfest se află și alte orașe ale Europei: Lisabona — 5 714 km; Palermo — 5 696 km; La Coruna (în NV Spaniei) — 5 370 km; Madrid — 5 061 km.

Împărtășim convingerea că distanțele, în kilometri, între 44 de localități ale «bătrînului» continent se constituie într-o informație folositoare tuturor automobiliștilor, atunci cînd întocmesc un itinerar pentru excursiile peste hotare organizate de Automobil Clubul Român.

BORNELE KILOMETRICE ALE EUROPEI

	VIENA	VARSOVIA	VENETIA	TIRANA	STRASBOURG	STOCKHOLM	SOFIA	ROMA	PRAGA	PARIS	PALERMO	OSLO	MUNCHEN	MILANO	MARSILIA	MALAGA	MADRID	LUXEMBURG	LONDRA	LIVERPOOL	LISABONA	LENINGRAD
AMSTERDAM	1163	1224	1298	2449	674	1394	2197	1768	951	488	2770	1318	857	1180	1249	2271	1780	405	351	862	2336	2239
ATENA	1859	2313	2004	825	2584	3625	893	1394	2196	3061	1584	3595	2198	2280	2754	4416	3841	2758	3380	3718	4580	4167
BARCELONA	1841	2468	1351	2622	1150	2809	2548	1483	1926	1092	2466	2728	1402	1048	584	1065	613	1266	1499	1931	1248	3814
BARI (I)	1528	1863	874	1141	1413	2916	1233	480	1622	1731	848	2955	1194	881	1379	3219	2592	1573	2228	2547	3301	3490
BELGRAD	645	1091	782	665	1385	2293	374	1341	976	1863	1642	2350	988	1083	1587	3314	2740	1560	2144	2428	3476	2681
BERLIN	917	592	1046	2081	780	1021	1713	1555	350	1067	2618	1016	569	1088	1533	2919	2351	768	1024	1364	2880	1485
BORDEAUX	1781	2314	1327	2511	924	2462	2536	1603	1606	548	2627	2410	1284	1021	711	1283	704	902	1033	1337	1238	3283
BRUXELLES	1136	1381	1240	2358	431	1522	2164	1538	913	298	2567	1533	794	955	1082	2134	1556	216	354	711	2194	2437
BUCURESTI	1143	1234	1526	1186	2047	2711	425	2038	1447	2458	2330	2764	1634	1716	2319	4028	3506	2109	2643	3024	4206	2320
BUDAPESTA	247	683	806	1405	1065	1922	777	1329	572	1544	2116	1982	699	1040	1604	3326	2688	1224	1740	2110	3235	1945
CALAIS (F)	1328	1546	1391	2585	632	1711	2364	1738	1118	283	2719	1722	993	1047	1065	2133	1511	398	118	516	2063	2713
DUBROVNIK (YU)	1210	1698	850	345	1576	2891	1018	664	1448	2972	1013	2841	1246	1132	1638	3342	2883	1779	2406	2738	3492	3309
EDINBURGH	2095	2216	2231	3383	1363	1429	3189	2536	1880	1041	3572	1271	1822	1936	1853	2965	2294	1148	645	370	2873	3431
FRANKFURT	718	1184	860	1962	225	1437	1782	1303	497	581	2331	1386	392	731	968	2413	1796	236	742	1127	2346	2954
GENEVA	1040	1721	675	1892	374	2032	1864	932	1104	518	1957	1996	594	387	417	2004	1386	476	875	1396	1955	3113
HAMBURG	1119	873	1284	2335	728	932	1996	1779	641	896	2731	893	770	1216	1452	2602	2241	639	872	1143	2767	1771
HAMMERFEST (N)	3356	2674	4206	4603	3607	1934	4027	4615	3318	3807	5696	2148	3581	4087	4215	5726	5061	3508	3698	4048	5714	1866
HELSINKI	1757	1114	2508	3216	1933	240	2543	2914	1706	2116	4106	883	2048	2505	2714	4027	3518	1948	2160	2463	4017	34
ISTANBUL	1591	2035	1732	1744	2380	3331	559	1973	1899	2764	2128	3319	1947	2000	2562	4116	3694	2496	3226	3409	4297	305
KIEV	1306	799	1958	2278	2155	2296	1541	2496	1411	2444	2931	2355	1761	2186	2691	4218	3740	2146	2386	2687	4218	120
COPENHAGA	1093	933	1565	2593	1032	622	2164	2081	777	1216	3048	617	1103	1519	1770	3112	2558	945	1162	1489	3099	132
LA CORUNA (E)	2711	3233	2282	3532	1943	3474	3455	2417	2560	1551	3476	3416	2288	2004	1580	1153	591	1897	2006	2355	611	428
LENINGRAD	1851	1184	2499	3346	2279	584	2745	3274	1814	2735	4287	1227	2201	2725	3250	4557	3987	2290	2791	3126	4632	
LISABONA	2996	3429	2681	3837	2174	3691	3795	2754	2796	1796	3737	3640	2531	2320	1804	632	645	2140	2193	2584		463
LIVERPOOL	1841	1943	1946	3083	1147	2114	2899	2262	1648	844	3286	2071	1483	1655	1544	2640	2073	936	335		2584	312
LONDRA	1466	1612	1590	2751	745	1778	2546	1883	1281	399	2886	1732	1071	1181	1196	2272	1714	613		335	2193	279
LUXEMBURG	973	1360	1046	2124	211	1569	1944	1321	764	335	2352	1528	567	740	931	2186	1548		613	936	2140	225
MADRID	2416	3005	2021	3228	1643	3171	3166	2084	2279	1258	3049	3127	1971	1644	1167	570		1548	1714	2073	645	398
MALAGA	3030	3543	2452	3687	2238	3698	3647	2542	2829	1812	3518	3711	2543	2147	1612		570	2166	2272	2640	632	455
MARSILIA	1358	2066	807	1983	773	2412	1943	942	1412	777	1913	2306	998	516		1612	1167	931	1196	1544	1804	325
MILANO	817	1483	272	1477	524	2147	1438	599	868	852	1611	2084	524		516	2147	1644	740	1181	1655	2320	272
MUNCHEN	442	1021	470	1591	366	1719	1362	944	387	822	2006	1658		524	998	2543	1971	567	1071	1483	2531	220
OSLO	1649	1536	2128	3186	1614	550	2746	2632	1373	1792	3674		1658	2084	2306	3711	3127	1528	1732	2071	3640	122
PALERMO	2197	2817	1538	1358	2201	3711	2028	1013	2366	2456		3674	2006	1611	1913	3518	3049	2352	2886	3286	3737	428
PARIS	1269	1692	1130	3317	454	1852	2196	1435	1061		2456	1792	822	852	777	1812	1258	335	399	844	1796	273
PRAGA	309	630	779	1793	619	1416	1328	1325		1061	2366	1373	387	868	1412	2825	2279	764	1281	1648	2796	18
ROMA	1147	1893	535	989	1181	2703	1697		1325	1435	1013	2632	944	599	942	2542	2084	1321	1883	2262	2754	32
SOFIA	1077	1439	1148	761	1742	2748		1697	1328	2196	2028	2746	1362	1438	1943	3647	3166	1944	2546	2899	3795	27
STOCKHOLM	1682	1528	2177	3236	1658		2748	2703	1416	1852	3711	550	1719	2147	2412	3698	3171	1569	1778	2114	3691	5
STRASBOURG	808	1255	780	1921		1658	1742	1181	619	454	2201	1614	366	524	773	2238	1643	211	749	1147	2174	22
TIRANA	1555	2088	1195		1921	3236	761	989	1793	3317	1358	3186	1591	1477	1983	3687	3228	2124	2751	3083	3837	33
VENETIA	648	1311		1195	780	2177	1148	535	779	1130	1538	2128	470	272	807	2452	2021	1046	1590	1946	2681	24
VARSOVIA	667		1311	2088	1255	1528	1439	1893	630	1692	2817	1536	1021	1483	2066	3543	3005	1360	1812	1943	3429	11
VIENA		667	648	1555	808	1682	1077	1147	309	1269	2197	1649	442	817	1358	3030	2416	973	1466	1841	2996	18
	VIENA	VARSOVIA	VENETIA	TIRANA	STRASBOURG	STOCKHOLM	SOFIA	ROMA	PRAGA	PARIS	PALERMO	OSLO	MUNCHEN	MILANO	MARSILIA	MALAGA	MADRID	LUXEMBURG	LONDRA	LIVERPOOL	LISABONA	

LA CORUNA (E)	COPENHAGA	KIEV	ISTANBUL	HELSINKI	HAMMERFEST (N)	HAMBURG	GENEVA	FRANKFURT	EDINBURGH	DUBROVNIK (YU)	CALAIS (F)	BUDAPESTA	BUCUREŞTI	BRUXELLES	BORDEAUX	BERLIN	BELGRAD	BARI (I)	BARCELONA	ATENA	AMSTERDAM	
2054	798	2047	2798	1653	3406	468	1019	457	1624	2104	386	1467	2241	198	1051	683	1874	2104	1542	3040		AMSTERDAM
4438	2973	2410	1215	3618	4948	2845	2690	2928	4061	1318	3176	1584	1285	3036	3270	2518	1238	963	3291		3040	ATENA
1316	2023	3261	3190	2994	4630	1842	823	1326	2141	2277	1392	2063	2963	1535	586	1908	2133	1943		3291	1542	BARCELONA
2871	2326	2145	1513	3255	4791	2006	1246	1644	2894	181	2044	1213	1530	1876	1914	1834	776		1943	963	2104	BARI (I)
3127	1704	1352	962	2143	3619	1644	1386	1406	2733	628	1942	392	736	1790	2093	1306		776	2133	1238	1874	BELGRAD
2713	444	1391	2252	1427	3178	282	1143	565	1709	1736	997	933	1734	811	1660		1306	1834	1908	2518	683	BERLIN
1004	1856	3042	3095	2876	4403	1510	728	1122	1572	2166	834	2002	2874	880		1660	2093	1914	586	3270	1051	BORDEAUX
1834	972	2214	2758	1907	3394	661	824	411	1025	2013	201	1402	2277		860	811	1790	1876	1535	3036	198	BRUXELLES
3740	2133	1017	732	2224	3870	2031	2201	1877	3298	1335	2476	884		2277	2874	1734	736	1530	2983	1285	2241	BUCUREŞTI
3012	1356	1141	1357	1734	3378	1226	1291	963	2407	1006	1614		884	1402	2002	933	392	1213	2063	1584	1467	BUDAPESTA
1874	1170	2411	2940	1361	3727	794	834	655	836	2240		1614	2476	201	834	997	1942	2044	1392	3176	366	CALAIS (F)
3187	2248	1933	1399	2871	4258	1990	1547	1617	3038		2240	1006	1335	2013	2166	1736	628	181	2277	1318	2104	DUBROVNIK (YU)
2684	1217	3071	3783	1810	3376	1507	1633	1371		3038	836	2407	3298	1025	1572	1709	2733	2894	2141	4061	1024	EDINBURGH
2130	814	1962	2343	1681	3377	488	597		1371	1617	655	963	1877	411	1122	565	1406	1644	1326	2828	457	FRANKFURT
1722	1491	2347	2426	2274	4012	1091		597	1633	1547	834	1291	2201	824	728	1143	1386	1246	823	2690	1019	GENEVA
2542	306	1647	2654	1118	2874		1091	488	1507	1990	794	1226	2031	991	1518	282	1844	2006	1842	2845	488	HAMBURG
5370	2593	3111	4688	1562		2874	4012	3377	3376	4258	3727	3378	3870	3394	4483	3176	3619	4791	4630	4948	3406	HAMMERFEST (N)
3799	981	1613	2995		1562	1118	2274	1681	1810	2871	1361	1734	2224	1907	2876	1427	2143	3255	2994	3618	1653	HELSINKI
4055	2711	1816		2995	4688	2654	2426	2343	3783	1399	2940	1357	732	2758	3095	2252	962	1513	3190	1216	2790	ISTANBUL
4039	1746		1816	1613	3111	1647	2347	1962	3071	1933	2411	1141	1017	2214	3042	1391	1352	2145	3291	2410	2047	KIEV
2828		1746	2711	981	2583	306	1401	814	1217	2248	1170	1356	2133	972	1856	444	1704	2326	2023	2978	798	COPENHAGA
	2828	4039	4055	3799	5370	2542	1722	2130	2684	3187	1874	3012	3740	1834	1004	2713	3127	2871	1316	4438	2054	LA CORUNA (E)
4287	1325	1204	3052	344	1661	1771	3112	2054	3436	3309	2713	1945	2320	2437	3283	1489	2681	3490	3814	4167	2239	LENINGRAD
611	3099	4218	4297	4017	5714	2767	1955	2346	2873	3492	2063	3235	4206	2194	1238	2980	3476	3301	1248	4580	2336	LISABONA
2355	1489	2687	3409	2463	4948	1143	1396	1127	370	2738	516	2110	3024	711	1337	1364	2428	2547	1931	3718	962	LIVERPOOL
2006	1162	2386	3226	2160	3698	872	875	742	645	2406	118	1749	2643	354	1833	1624	2144	2228	1489	3390	351	LONDRA
897	945	2146	2496	1948	3588	639	476	236	1148	1779	398	1224	2189	216	902	768	1580	1573	1296	2758	405	LUXEMBURG
591	2558	3740	3694	3518	5061	2241	1386	1796	2294	2883	1511	2688	3506	1556	704	2351	2740	2592	613	3841	1780	MADRID
153	3112	4218	4116	4027	5726	2802	2004	2413	2965	3342	2133	3326	4028	2134	1283	2919	3314	3219	1865	4416	2271	MALAGA
580	1770	2891	2562	2714	4215	1452	417	968	1853	1638	1065	1604	2319	1062	711	1533	1587	1379	564	2754	1249	MARSILIA
2004	1519	2186	2000	2505	4087	1216	387	731	1936	1132	1047	1040	1716	955	1621	1088	1083	881	1048	2280	1160	MILANO
2288	1103	1761	1947	2048	3581	770	594	392	1822	1246	993	699	1634	794	1284	569	588	1194	1402	2198	857	MUNCHEN
1416	617	2355	3319	883	2148	893	1996	1386	1271	2841	1722	1962	2764	1533	2410	1016	2350	2955	2728	3595	1318	OSLO
3476	3046	2931	2128	4106	5696	2731	1957	2331	3572	1013	2719	2116	2330	2567	2627	2618	1642	848	2496	1584	2770	PALERMO
551	1216	2444	2764	2116	3807	886	516	581	1041	2972	283	1544	2458	298	548	1067	1863	1731	1092	3061	488	PARIS
560	777	1411	1899	1706	3318	641	1104	197	1880	1448	1118	572	1447	913	1606	350	976	1622	1926	2196	951	PRAGA
417	2061	2496	1973	2914	4615	1779	932	1303	2536	664	1738	1329	2038	1538	1603	1555	1341	480	1483	1394	1766	ROMA
455	2164	1541	559	2543	4027	1996	1864	1782	3189	1018	2364	777	425	2164	2536	1713	374	1233	2548	893	2197	SOFIA
474	622	2296	3331	240	1934	932	2032	1437	1429	2891	1711	1922	2711	1522	2462	1021	2293	2916	2809	3625	1394	STOCKHOLM
943	1632	2155	2380	1933	3687	728	374	225	1363	1576	832	1065	2047	431	924	780	1385	1413	1150	2584	674	STRASBOURG
532	2583	2278	1744	3216	4683	2335	1892	1962	3383	345	2585	1405	1186	2358	2511	2081	865	1141	2622	825	2449	TIRANA
282	1565	1956	1732	2508	4206	1294	675	860	2231	850	1391	886	1526	1240	1327	1046	782	874	1351	2004	1298	VENETIA
233	933	799	2035	1114	2674	873	1721	1184	2216	1698	1546	683	1234	1381	2314	592	1091	1863	2468	2313	1224	VARŞOVIA
711	1093	1306	1591	1757	3356	1119	1040	718	2095	1210	1328	247	1143	1136	1781	917	645	1528	1841	1869	1163	VIENA
LA CORUNA (E)	COPENHAGA	KIEV	ISTANBUL	HELSINKI	HAMMERFEST (N)	HAMBURG	GENEVA	FRANKFURT	EDINBURGH	DUBROVNIK (YU)	CALAIS (F)	BUDAPESTA	BUCUREŞTI	BRUXELLES	BORDEAUX	BERLIN	BELGRAD	BARI (I)	BARCELONA	ATENA	AMSTERDAM	



«BOTEZAREA» AUTOMOBILELOR

După cum se știe, orice automobil are un nume, spre a-l deosebi de celelalte. «Botezarea» diverselor modele care apar și dispar este de o diversi-

Carosierul englez William Towns, cel care a desenat modelul «Aston Martin Lagonda», a prezentat la Salonul de la Londra acest vehicul electric, de oraș, «însoțit» de un manechin îmbrăcat în haine de epocă tipic englezești.

tate fără sfîrșit. Ele primesc denumiri raționale, logice, precum și nume fanteziste care n-au nimic comun cu uzina, țara sau caracteristicile tehnice ale mașinii.

Dintre cele raționale — sînt acelea ce poartă numele celor care au înființat fabrica respectivă. Iată cîteva exemple: Austin, Bentley, Benz, Bugatti, Buick, Chevrolet, Chrysler, Citroen, Daimler, Delage, Dodge, Ferrari, Hillmann, Humber, Lamborghini, Lancia, Maserati, Maybach, Morgan, Morris, Nazzaro, Olds, Opel, Peugeot, Porsche, Renault, Rolls-Royce, Wolseley etc. Alte denumiri logice: Fiat (Fabrica Italiana Automobili Torino), Alfa-Romeo (Anomima Lombarda Fabrica Automobili condusă de ing. Romeo), Simca (Societe Industrielle de Mecanique et Construction Automobile), Hispano-Suiza (Soc. Spaniolo — Elvețiană, în limba spaniolă) etc.

Dintre cele fanteziste: «Mercedes» care vine de la numele fetei lui Emil Jellinek, reprezentantul comercial de pe Coasta de Azur al uzinelor Daimler-Benz!

Nume luate din viața politică: Ambasador, Consul, Prefect, Diplomat etc.

Din viața militară: Amiral, Centurion, Commodore, Kadett, Pobeda, Kapitan etc.

Nume de orașe: Ascona, Cortina, Granada, Monterey, Monte Carlo, Moskvici, Torino, Warszawa etc.

Nume de țări sau de regiuni: Alpine, America, Anglia, Camargue, Dacia, Eifel, Europa, Riviera, Taunus, Tatra, Volga etc.

Nume de cetăți sau castele: Chambod, Versailles, Nurburg, Wartburg etc.

Nume de vînturi: Bora, Ghibli, Khamsin, Mistral, Passat, Scirocco, Tempest, Toronado, Zephyr etc.

De la animale: Chamois, Gazelle, Impala, Miura, Pantera, Puma, Tiger, Wildcat etc.

De la păsări: Aronde, Bluebird, Falcon, Ceaika, Urraco etc.

De la pești: Barracuda, Hai, Manta, Stingray.

De la vapoare: Caravelle, Clipper, Corvette, Cruiser, Fregate.

Din cosmos: Comet, Etoile, Galaxie, Gemini, Merak, Meteor, Nova, Polara, Starfire, Stratos, Sunny, Vega, Zodiac.

Din antichitate și mitologie: Apollo, Electra, Gremlin, Imp, Mercury, Pallas, Phönix etc.

Nume de arme: Arrow, Cutlass, Dart, Espada, Lancer, Le Sabre, Colt etc.

Termeni sportivi: Derby, Golf, Maraton, Polo, Turnier.

Litere din alfabetul grec: Alfa, Beta, Gama, Delta, Kappa, Lambda, Omega, Sigma.

Prenume femeiești și bărbătești: Arabella, Ariane, Carina, Diane, Edsel, Felicia, Giulia, Giulietta, Isabella, Mercedes, Octavia etc.

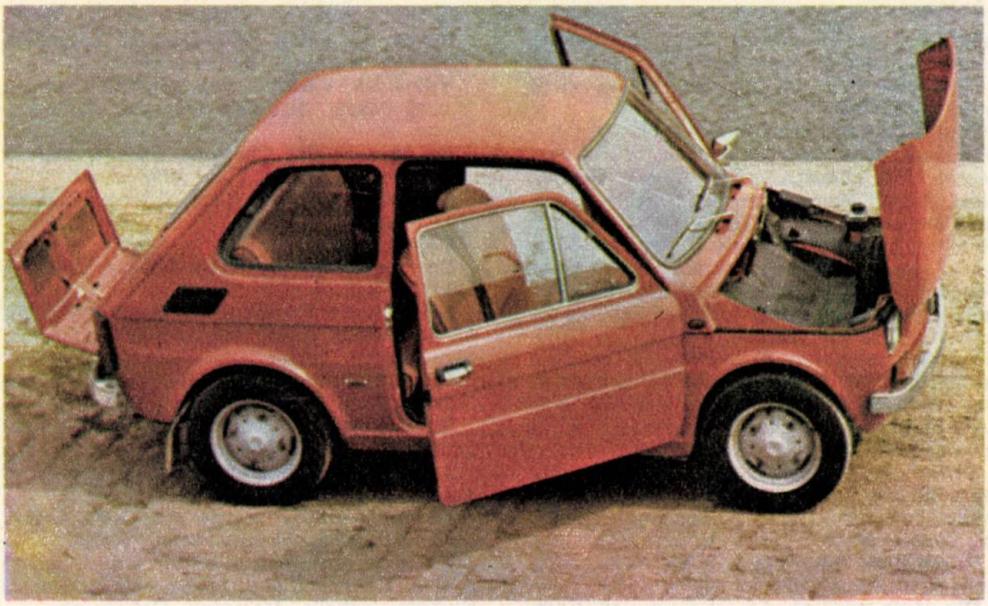
Cele indicate pînă aici, deși sînt numeroase nu reprezintă nici măcar 20% din numele cu care au fost botezate miile de modele apărute și dispărute din istoria automobilului.

P. CRISTEA

egalitate... și la volan

Ceea ce afirmă, de mult timp, conducătoarele auto, privind aptitudinile lor, cel puțin egale cu ale bărbaților, se confirmă și din punct de vedere științific: reprezentantele sexului așa zis slab nu sînt, calitativ inferioare, la volan, față de bărbați. Specialiștii firmei Volkswagen au făcut și în acest sens o serie de cercetări, comparînd efectele fiziologice și psihice ale condusului unor mașini, pe un circuit, subiecții experimentului fiind 4 bărbați în vîrstă de 25—30 de ani și zece femei de aceeași vîrstă. În cursul experimentului, medici și alți experți au măsurat pulsul, tensiunea, cantitatea de aer expirat, conținutul de acid carbonic din acesta, și au controlat, cu atenție, circulația sangvină cerebrală. Pentru completarea tabelelor comparative, s-au făcut teste de reacție și concentrare. S-a procedat la analiza catecolaminei (substanță, a cărei prezență, într-o anumită cantitate, indică instalarea stării de oboseală). Pentru a se putea exprima starea de oboseală a fost conceput și aplicat un nou termen — un fel de unitate de măsură — numit «zelul de a conduce». Acesta sintetizează totalul accelerărilor, al frînărilor, al schimbărilor de viteze. S-a constatat, nu fără surprindere, că femeile, la volan, au un mai mare zel pentru conducere, decît bărbații. În timp ce «zelul de a conduce» al bărbaților a scăzut, în trei ore, cu 11%, cel al femeilor a crescut, în același interval de timp, cu 10%. Această superioritate a apărut cu mai multă pregnanță în condițiile nopții: bărbații conduc, la începutul drumului de noapte, mai bine, dar după circa două ore, «zelul» lor scade considerabil; femeile, după o scurtă perioadă de acomodare, își conservă randamentul și capacitatea de reacție pe aproape întregul parcurs de noapte, perioada critică fiind de circa două ore, între orele 2 și 3 dimineața.

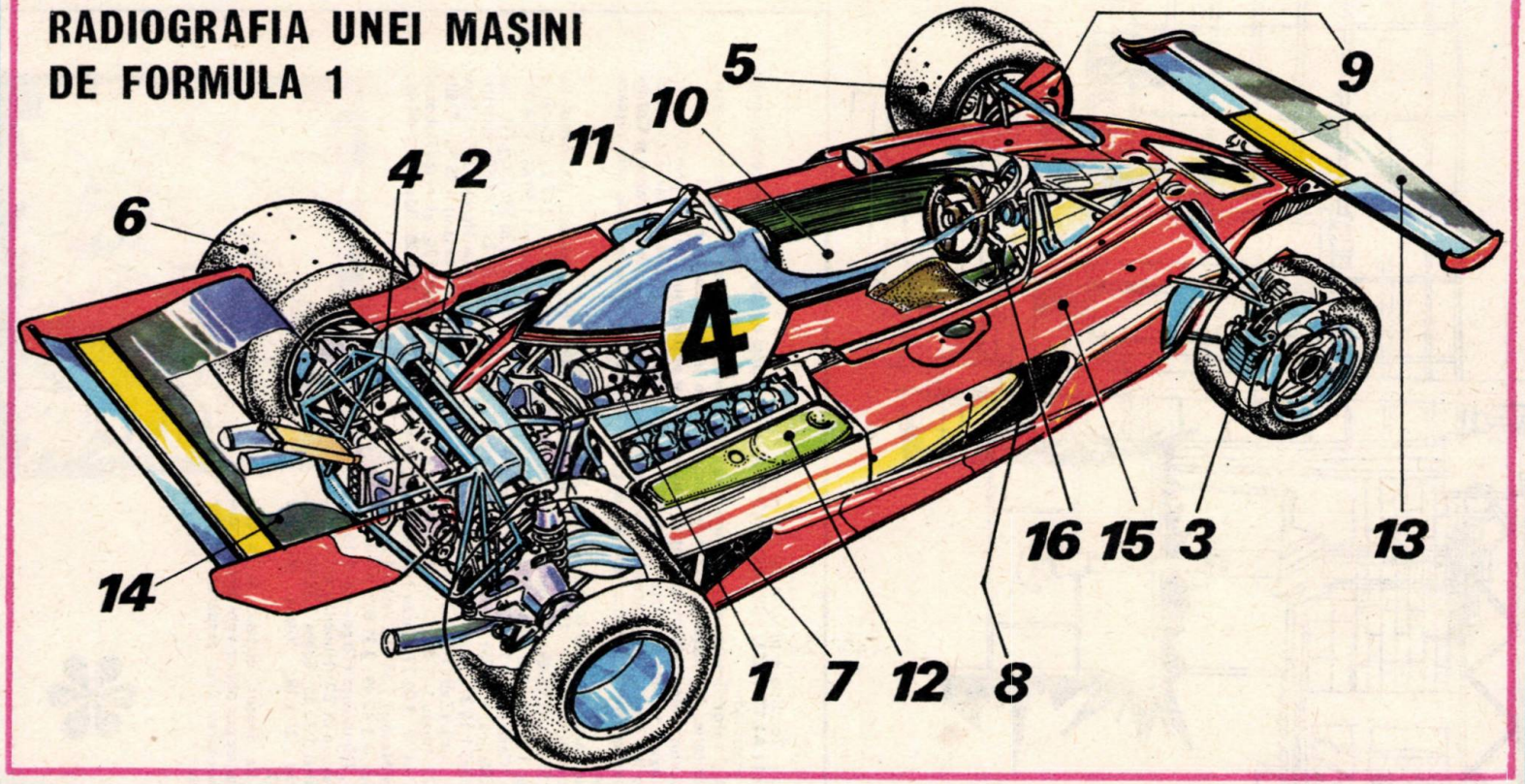
Testul a relevat, în concluzie, că femeile nu conduc atît de elegant și de «fluid» ca bărbații, dar stilul lor de a conduce este în mai mică măsură generator de accidente, întrucît ele comit mai puține erori periculoase.



FIAT 126 P. Berlină cu 4 locuri, în greutate de 580 kg, cu sarcina totală admisibilă de 900 kg. Motorul are 2 cilindri în linie (73,5 × 70 mm) în patru timpi, 594 cmc, raport de compresie 7,5 : 1, puterea dezvoltată de motor fiind de 23 CP (DIN) la 4700 rot/min. Cuplul maxim este de 4 kgm la 3200 rot/min. De remarcat faptul că valoarea raportului de compresie permite utilizarea benzinei cu CO 90. Dimensiuni: ampatament 1,84 m; ecartament 1,14/1,20,5 m; garda la sol 12,5/17 cm, diametrul de bracaj, 8,6 m. Volumul portbagajului este de 100 dmc. Lungime — 305,5 cm, lățime — 137,5 cm, înălțime 133,5 cm. Viteza maximă — peste 105 km/h. Consum — 5,4 l/100 km.

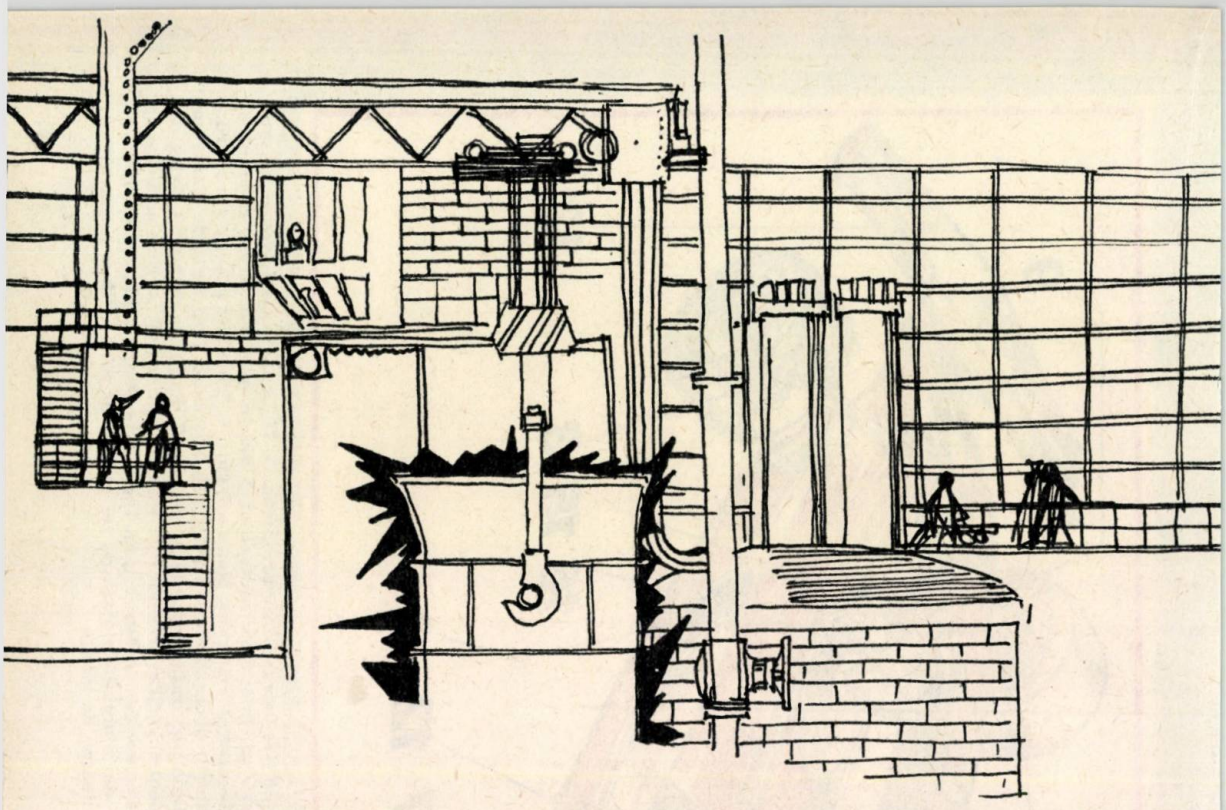
În Anglia, la o cursă de coastă pentru mașini istorice. Fotografia luată înaintea cursei în «tabăra» concurenților ne arată două BMW-uri 328 veritabile: cel roșu, model 1937—1939, cel gri, 328 — Mille Miglia, care a cîștigat această cursă în 1940 cu H. V. Hanstein la volan. În stînga, un MG-sport 1938; în dreapta (fără ușă în față) o mașină Invicta 1931, care, printre altele, a cîștigat și Raliul Monte Carlo, avînd la volan pe D. Healey, cel ce ulterior a lansat marca proprie, respectiv mașinile Healey, care a funcționat în intervalul 1946—1954.

RADIOGRAFIA UNEI MAȘINI DE FORMULA 1



Automobilele care participă la campionatul mondial al piloților de formula 1 reprezintă niște unicate. Ele se aseamănă, în linii generale, unele cu altele, pentru că trebuie să se respecte indicațiile Federației Internaționale de Automobilism, însă, în detaliu, fiecare constructor (Ferrari, McLaren, Tyrrell, Lotus etc.) rezolvă în modul său propriu problemele tehnice.

În desenul pe care îl publicăm este reprezentată mașina Ferrari 312 T, cu care Niki Lauda a devenit în 1975 campion mondial: 1. Motor Ferrari, cu 12 cilindri, de 3 000 cmc, 4 supape pe cilindru, 500 C.P. la 12 000 rot/min și la un raport de compresie de 11,5:1; 2. Cutie de viteze plasată transversal, în spatele motorului, 5 viteze plus marșarier, diferențial autoblocant; 3. Frîne disc plasate în roți; 4. Frîne disc plasate «in board» (in interiorul caroseriei); 5. Roți față de «13»; 6. Roți spate de diametru și lățime majorată; 7. Radiator de ulei; 8. Radiator de apă; 9. Priză de aer pentru răcirea frînelor; 10. Post de pilotaj; 11. Arc de securitate; 12. Rezervor de combustibil; 13. Spoiler; 14. Aripă deportantă; 15. Caroserie din aluminiu plasată pe un cadru din oțel și fibră sintetică; 16. Schimbător de viteze.



METALUL — Condiție a progresului economiei

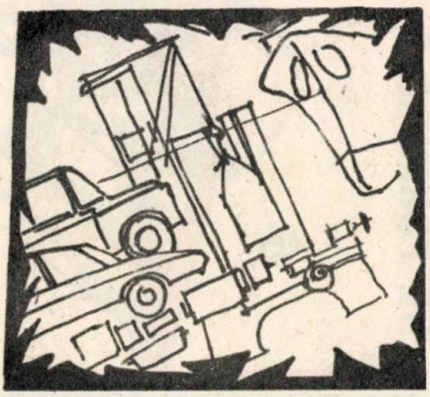
DEȘEURILE ȘI ALTE RESURSE SECUNDARE — reprezintă o rezervă economicoasă pentru obținerea de metal nou.

Recuperarea și valorificarea integrală a metalului din resursele secundare ale economiei (casări, deșeuri de fabricație, alte materiale secundare) constituie o **îndatorire patriotică.**

Unitățile economice, instituțiile, organizațiile cooperatiste și obștești sînt obligate prin Decretul 106/1975, să asigure strîngerea, sortarea, depozitarea, gospodărirea, predarea și, respectiv, valorificarea deșeurilor metalice rezultate din activitatea proprie. **Centrala de Prelucrarea și Colectarea Deșeurilor Metalice București** preia și prelucrează deșeurile metalice prin rețeaua unităților sale.

Principalele unități răspund la apel telefonic la următoarele numere:
București (centrala) 15 22 45; 15 07 11; București (Berceni) 83 65 82; București (Depozitul de colectare) 41 37 47; 41 12 89; Teleorman (Alexandria) 1 20 94; Brașov 3 26 17; 2 17 94; Covasna (Sf. Gheorghe) 1 27 90; Harghita (Miercurea Ciuc) 1 19 68; Mureș (Tg. Mureș) 1 50 65; 1 14 04; Caraș-Severin (Caransebeș) 1 30 52; 1 25 42; Reșița 3 12 29; Dolj (Craiova) 4 28 58; Gorj (Tg. Jiu) 1 29 70; Olt (Slatina) 1 33 25; Timiș (Timișoara) 2 30 74; Cluj-Napoca 3 09 29; 1 41 65; Bistrița-Năsăud (Bistrița) 1 15 37; Bihor (Oradea) 2 18 16; 2 24 03; Maramureș (Baia Mare) 1 22 99; Satu Mare 3 04 00; Sălaj (Zalău) 1 16 39; Galați 1 65 16; 1 29 06; Vrancea (Focșani) 1 35 15; Brăila 1 32 17; 1 27 77; Buzău 1 45 84; Constanța 6 20 93; 6 01 35; Tulcea (Cataloi) 26; Ialomița (Slobozia) 1 19 42; Iași 1 44 49; 3 02 23; Bacău 1 31 48; 1 50 10; Suceava 1 61 37; 1 28 38; Botoșani 1 48 46; Neamț (Piatra Neamț) 1 34 21; Vaslui 1 26 32; Prahova (Ploiești) 1 41 49; 2 31 83; Argeș (Pitești) 3 04 87; Dîmbovița (Tîrgoviște) 1 16 53; Titu 94; Simeria 6 01 80; Hunedoara 1 25 52; Alba (Alba Iulia) 1 33 55; Sebeș 3 22 19; Sibiu 3 28 19; Arad 3 42 98; Vîlcea (Rîmnicu Vîlcea) 1 34 27.

Predătorii de deșeuri metalice și de alte materiale metalice pot obține **venituri importante** suplimentare, dacă predarea are loc pe sortimente.



DEZVĂLUIREA UNEI FABULOASE ESCROCHERII

«Dale», cel mai bun autoturism conceput vreodată!», «Prima mașină a erei spațiale!». Aceste afirmații fac parte dintr-o campanie publicitară lansată de «XXth Century Motor Car Corporation Encino California» în vederea atragerii cumpărătorilor. «Dale», autoturism cu profil aerodinamic, echipat cu motor BMW de 850 cmc, 140 km/h, consum 3,5 l/100 km, preț de vînzare — 2000 de dolari, constructor — Elisabeth Carmichael»...

Anunțul a prins și credulii au și început să dea năvală la sediul societății «XXth... etc.» să depună avansul. În primele zile s-au încasat cîte 20 000 de dolari.

Deverul mare a provocat scepticism în mințile cîtorva ziariști lucizi. Ei au venit la d-na Carmichael care le-a prezentat unicul prototip al mașinii «Dale». Mașina era seducătoare, de asemenea producătoarea ei, dar accesoriile tehnice cu care mașina era dotată nu păreau deloc amortizabile în cuprinsul sumei de 2000 dolari. Elisabeth Carmichael le-a comunicat intenția ei de a produce 88 000 de bucăți în cursul unui an. Ea a afirmat că este inginer de automobile, diplomat al Universității din Ohio. Dar cînd ziariștii au abordat probleme tehnice, a răspuns evaziv, cunoștințele ei în materie fiind subțiri și incoerente. A susținut în continuare că vocația ei de constructor de automobile s-a dezvoltat la ferma

unde a copilărit, în contactul cu tractoarele și mașinile agricole pe care le-a condus și reparat. Intrebată de ce nu folosește pentru uzul personal mașina creată de ea, ci un «Lincoln Mark IV», Elisabeth a declarat că a distrus trei mașini pe pista Bonneville. Acesta este ultimul exemplar și nu mai poate risca!

Totul logic și posibil. Dar... De la acest «dar» a început dezvăluirea fabuloasei escrocherii. Un ziarist s-a dus la Ohio și a rugat secretarul facultății să-i spună dacă, într-adevăr, cu circa 17 ani în urmă, (Elisabeth Carmichael afirmase că are 37 de ani) facultatea a avut ca studentă pe o anume... Secretarul facultății a cercetat cataloa-

ȘI AUTOTURISMELE AU SOARTA LOR

Mașinile vechi — o problemă acută în țările cu un numeros și vîrstnic parc auto — sînt, autoturisme ajunse, sau aproape ajunse «relicve», adeseori, abandonate pe marginea șoselelor de proprietarii lor, stînjenind sau periclitînd traficul rutier. Ideea înlăturării acestui neajuns a sugerat unor întreprinzători crearea de utilaje care să execute operațiunea de sortare, zdrobire și măcinare a caroseriilor autoturismelor degradate.

...Zac în adevărate cimitire. Dar și aici ele își poartă numele, simbolul sau stema care le-au făcut celebre. În «repaosul» lor forțat, ele nu mai au înfățișările de odinioară, dar de sub oboseala lor transpare aerul de fostă eleganță; linia care a făcut din ele celebritățile unui salon sau ale unei epoci. Din spatele miilor de parbrize și lunete nu mai privește nimeni. Nu mai ascultă confidențe, nu mai transportă grijii sau bucurii, nu mai răspund unei solicitări transmise de o mînă grăbită. Nu-l mai «suportă» pe proprietar sau pe mecanic. Cît despre caii-putere... potcoave pierdute pe drum.

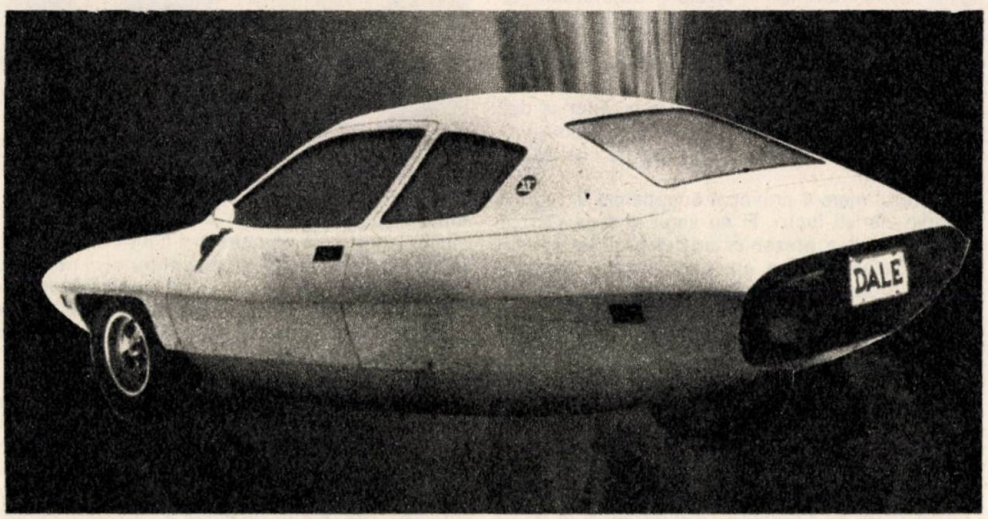
...În masa unui automobil care cîntărește în jur de 850 kg, distribuția materialelor este următoarea: 141 kg materiale neutilizabile, 530 kg oțel, 145 kg fontă, 30 kg aluminiu și 4 kg aramă.

Înainte de a fi zdrobit, pe actul de proprietate al mașinii este aplicată ștampila: «Mașină casată la data de...», procedeu care înlătură riscul escrocheriilor cu actele de proprietate. Autoturismul este cîntărit și... plătit. Prima operație tehnică

gele și a răspuns negativ. Din acest moment Elisabeth a dispărut și o dată cu ea și speranțele celor ce-și depuseseră banii la «XXth...».

Curînd Elisabeth este văzută în Texas, unde vindea gogoși la naivi. Șeriful din oraș face o descindere în apartamentul ei, dar «pasărea» zburase. Percheziția a scos la iveală numeroase piese de travesti: peruci blonde, sîni falși și tot arsenalul de accesorii servind în mod expres la disimularea caracteristicilor esențiale masculine. S-a emis un mandat de arestare pe tot teritoriul S.U.A. și «blonda Elisabeta» a fost prinsă la Miami.

Elisabeth Carmichael se numea în realitate Gerald Dean Michael (Car înseamnă mașină în engleză, de aici Carmichael) și era urmărit pentru diverse escrocherii și falsuri. Și astfel s-a încheiat dubla existență a unui escroc din lumea automobilului american. El a dat de lucru tribunalului care a mai reținut în sarcina inculpatului încă 34 de escrocherii.



încearcă valorificarea unor piese care mai pot fi întrebuințate. În timp ce două solide bare de oțel apasă caroseria, pentru a o împiedica să se ridice, o enormă «pensetă-elevator» zmulge motorul. Manevra, complet mecanizată, este efectuată în două minute, evitîndu-se demontarea manuală, care ar răpi timp. Motorul este plasat unor revînzători. În continuare, în timp ce alunecă pe bandă, autoturismului căruia i-au fost extrase motorul, cutia de viteze și rezervorul, îi este sfîșiată tot mecanic tapițeria. La capătul benzii, cade în «mașina de tocat», un «Moloch» care îl devorează în 35 de secunde. În flux continuu, fierul este încărcat direct în vagoane, care sînt expediate spre furnale.

*

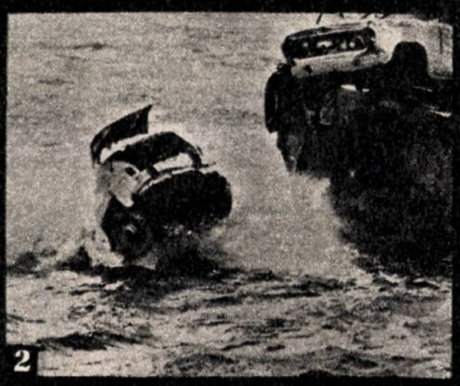
...Americanii construiesc și diguri subacvatice, folosind carcasele epavelor auto. Scufundate la adîncimi rezonabile, acestea ajută la refixarea coloniilor de crustacee sau a bancurilor de pești pe cale de dispariție. Tehnici asemănătoare se folosesc în Franța, Anglia și Italia.

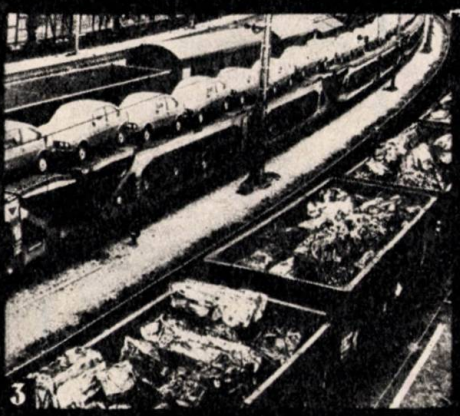
...Senatorii francezi discută un proiect de lege care să reglementeze din plecare problema: primul cumpărător al autoturismului să plătească o sumă în plus, sumă care să ajute la amenajarea de «cimitire de mașini». Ultimul proprietar va recupera o parte din acești bani, în momentul cînd va remite certificatul de înmatriculare la Prefectura de poliție, gest prin care va dovedi că a predat autoturismul pentru casare.

...Rezultatele unui studiu efectuat de Institutul «Battelle» din Geneva propun o altă «reformare» a vehiculului: cel care a fabricat mașina, aceluia să-i revină sarcina să o caseze. Studiul recomandă ca trailerele care aduc mașinile noi să nu se întoarcă goale, ci încărcate cu cele destinate topirii. Vechile linii tehnologice să le demonteze, ce este bun să fie refolosit, restul, la furnal.

Pînă la o reglementare radicală a problemei, cimitirele de mașini oferă revînzătorilor posibilitatea cumpărării unor rable pe care le «machiază» și le repun în circulație (cu acte în regulă), periclitînd securitatea atît a celor ce le cumpără, cît și a celorlalți participanți la trafic. Că aceasta reprezintă un pericol potențial, o demonstrează legi drastice care îngrădesc vînzarea și cumpărarea de vehicule vechi, dacă ele nu sînt însoțite de o «biografie» în care sînt trecuți proprietarii succesivi și reparațiile făcute.

Octavian NICULESCU

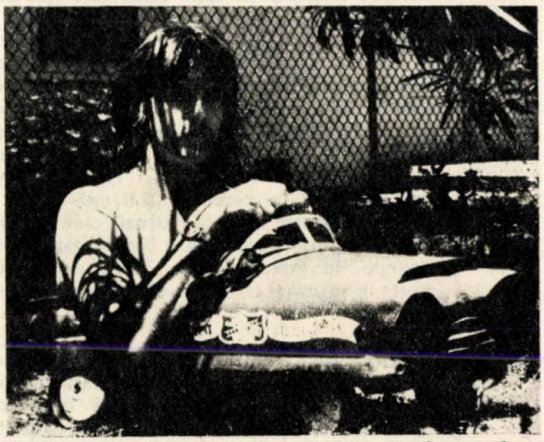




1. Un munte de piese care se îndreaptă către banda rulantă. 2. Carcase de automobil aruncate în mare în portul Venere din Italia. Operațiunea are ca scop recrearea unui mediu submarin propice protejării patrimoniului ihtiologic. Inițiativa de repopulare a apelor costiere se bazează pe aplicarea în practică a fenomenului care în știință se cheamă «Sigmotropism», adică predilecția peștilor pentru asperitatea fundului mării, asperitate care le oferă mari posibilități de hrană și de refugiu. 3. Odiseea automobilului: «Întîlnire» în gara Chiasso (Elveția).

mozaic

Break construit de Secretant în 1890. La Expoziția industrială de la Paris din 1891 a cîștigat Premiul I, fiind socotit cel mai reușit și îndrăzneț exponat.

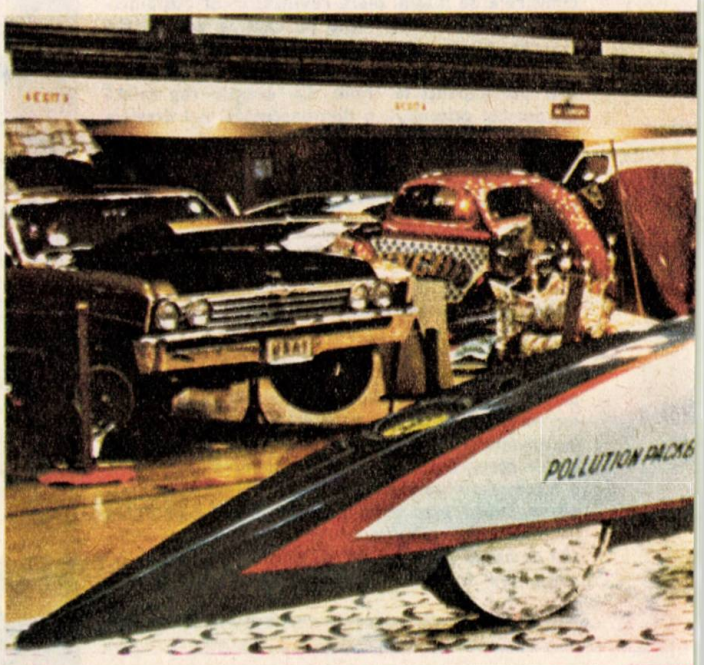


Ghicitoare, sau ce nu poate face un fotograf pe care-l duce mintea...

Cele două mașini Porsche care au participat la Turul Automobilistic al Franței au desenate pe flancuri și capotă efigia grupului umoristic «Charlot Racing Team». La bord — cele patru vedete ale filmului «Grand Bazar», film care s-a născut în timpul și pe parcursul Turului Franței. Cei patru actori au avut misiunea să susțină «moralul» participanților.

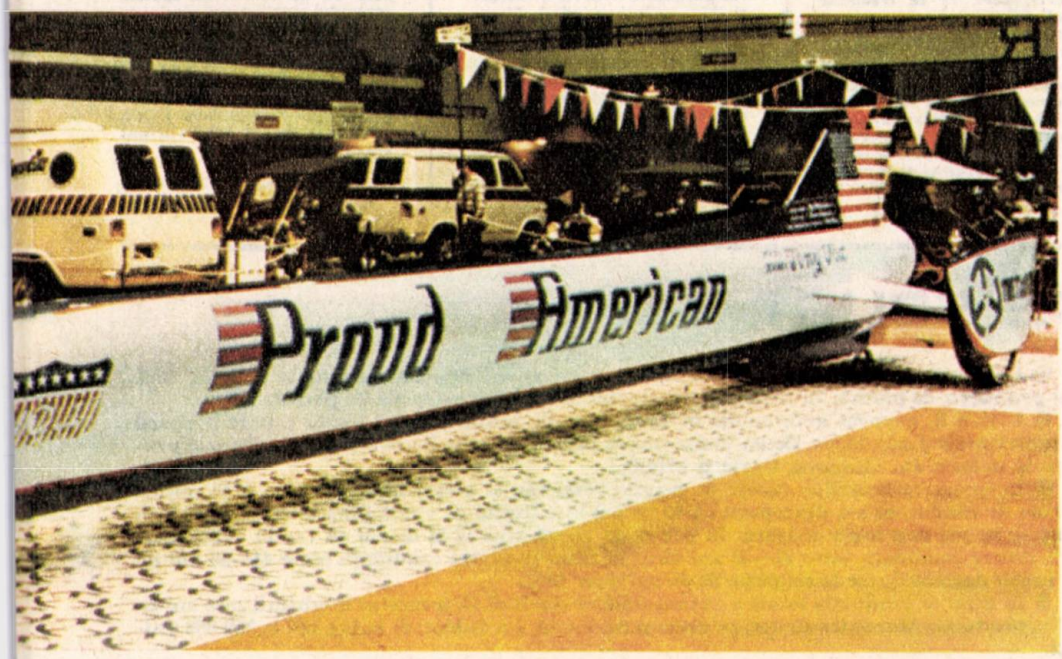
CEA MAI LUNGĂ MAȘINĂ

«Proud American» — cea mai lungă mașină din lume — 13,60 metri! La construcția ei au fost adoptate soluții tehnice particulare. Caroseria este fabricată din fibre de sticlă, lungimea ei — socotită factor de stabilitate — ascunzînd mari rezervoare de carburant necesar atingerii vitezei sunetului. Șasiul este construit din tablă de oțel și de aluminiu. Roțile, din aluminiu solid, sînt îmbrăcate, pe toată suprafața de rulare, într-un cauciuc special, pentru a face față enormelor forțe de frecare dezvoltate de viteza de vîrf. Motoarele folosesc drept carburant peroxidul de hidrogen. Nici o fabrică de pneuri nu și-a asumat însă responsabilitatea fabricării echipamentului necesar acestei mașini. Se vizează atingerea unei viteze de 1 600 km/h.

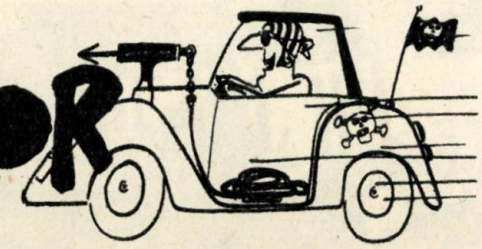


ÎN IMAGINE, Art Arfons, exdeținător al recordului lumii la viteză, lîngă «tractorul» său dotat cu motor cu turbină cu reacție.

Fermierii americani au imaginat un mod extravagant de a se recrea duminica: curse de tractoare. Regulamentul acestor curse cuprinde cîteva obligații privind doar modul de calificare: este necesar a fi acoperită o distanță de 100 metri, tractînd o remorcă cu o greutate de 32 de tone. Forma, gabaritul și puterea motoarelor nu interesează. Este autorizat să participe orice tip de tractor cu condiția ca să aibă numai două roți motrice. Pentru a realiza tractoare cu o forță motrice superioară se montează motoare de avion sau motoare cu turbină care ating adesea 1 000 CP. La ultima cursă de acest gen, un constructor a recurs la un «truc» neimaginat pînă în prezent: răcirea, cu gheață.



PIRAȚII AUTOSTRĂZILOR



● CIFRE OFICIALE ARATĂ CĂ ÎN FIECARE AN 1,5 MILIOANE DOLARI-MĂRFURI SÎNT FURATE PE ȘOSELELE DIN S.U.A.

● DETURNĂRI DE VEHICULE RUTIERE GRELE.

...Seara redusese vizibilitatea în cabină. La luminile de la bord ceasul indica ora 21. Muzica transmisă la radio făcea atmosfera agreabilă. Șoferul, un tînăr de 26 de ani, consultă harta regiunii pe care o parcurgea și privi neliniștit vitezometrul. Rula cu o viteză superioară celei admise și peste cîțiva kilometri va intra într-o porțiune de drum supravegheată de radaruri. Ridică piciorul de pe accelerator domolind viteza autovehiculului. Îi mai rămîneau trei ore de rulat pînă la New York. Închise radioul și luă microfonul stației care îi permitea să schimbe cu cîțiva colegi din sectorul respectiv informații despre starea drumului, prezența patrulelor de poliție, varietatea autostopiștilor... Colegul chemat, poreclit în cod de breaslă «Fum de Diesel», îi răspunse glumind, că în acel moment este în «spectacol» în fața «camerelor de luat vederi», ceea ce se traducea «zonă cu radaruri».

Șoferul nostru continuă să ruleze liniștit. Monotonia fu însă întreruptă brusc de farurile unui vehicul venind din spate care «aprinseră» oglinda retrovizoare. Masa unui autocamion uriaș își proiectă o clipă umbra, îl depăși, încetini și viră la dreapta, închizîndu-i drumul, și îl obligă să frîneze. Din lateral apăru un individ cu capul acoperit cu o cagulă. Sări pe scara cabinei și puse pistolul în pieptul șoferului: «Rulează încet și ia-o pe primul drum la dreapta». Impresionat de armă, șoferul ascultă. După cîteva sute de metri se afla pe un drum de țară neumblat. La lumina lunii văzu un camion de mobilă dublu și un autoturism. Trei oameni mascați ca și primul, cu pistoalele în mînă, înconjurară cabina. «Coboară și înghesuie-te aici», îi spuse unul, arătîndu-i șoferului portbagajul mașinii. Acesta intră și capacul se închise deasupra lui. Puțin timp după aceea auzi semiremorca lui demarînd.

Mai tîrziu, un fermier descoperi mașina părăsită, auzi apelurile și forță capacul portbagajului, eliberînd prizonierul aproape sufocat.

* * *

La început hoții lucrau izolat. Curînd, însă, ei au fost racolați de «gangurile» specializate, care i-au organizat și le-au planificat atacurile. Acestea dispun de o rețea de informatori strecurați în depozitele de încărcare, în restaurantele rutiere, în baruri și chiar în întreprinderi. Ei cunosc cu mult timp înainte natura transportului, punctele de încărcare și de descărcare, ruta, numele șoferului, starea civilă a acestuia, slăbiciunile lui, restaurantele unde acesta se oprește de preferință. Un «hijacker» însărcinat cu deturnarea unei încărcături primește între 5 000—10 000 de dolari, după natura mărfurilor furate. Sînt vizate, în special, mașinile care transportă băuturi și țigări, televizoare și radiouri, aparate de precizie și menajere. Marfa furată este canalizată spre magazine aparținînd unei rețele proprii, în care și-au investit banii hoții înșiși, vînzarea acoperindu-se cu documente false. Din ce în ce mai îndrăznețe, «gangurile» atacă adesea chiar antrepozitele, furînd cargourile auto încărcate înainte ca ele să pornească la drum.

Pentru a lupta împotriva acestor tîlhari la drumul mare, Ministerul Transporturilor din S.U.A. a pus la punct un sistem de protecție «sol-aer»: cargou — elicopter — mașina poliției. Mașinile transportoare sînt echipate cu un mic emițător-receptor care declanșează un semnal de înaltă frecvență în receptorul-emițător montat în elicopterul care patrulează în zona de trafic. Semnalul permite pilotului să stabilească rapid coordonatele mașinii atacate și să le comunice mașinii poliției.

Intensificarea deturnărilor i-a stimulat și pe antreprenori. Soluția găsită a fost repede dejucată de infractori. În spatele cargoului auto rulează mașini cu gardieni înarmați. Totul a mers bine pînă în ziua cînd o mașinăpirat a deturnat mai întîi cele trei mașini pline cu «îngeri-gardieni», care păzeau un camion încărcat cu metale rare, și le-a ascuns într-o vale. Apoi, a urmat prada propriu-zisă.

(După «L'Automobile»)

PE SCURT

● Producția mondială de automobile necesită anual 20% din producția de oțel, 50% din producția de plumb, 70% din cea de cauciuc și 20% din extracția de petrol.

● U.R.S.S. exportă automobile în 75 de țări ale lumii. Primul loc la export îl ocupă autoturismele «Lada 1500». De un mare succes peste hotare se bucură și autoturismele produse la uzinele din Moscova, Gorki și Minsk.

● În urma cercetărilor făcute în Anglia referitor la vîrsta ideală pentru a se obține carnet de conducere s-a descoperit că 40 de ani este limita de vîrstă pînă la care candidații reușesc în cea mai mare măsură. În grupa de vîrstă pînă la 21 de ani au trecut examenele 44% dintre candidați; între 21—40 ani 42%, în timp ce dintre candidații între 41—50 ani nu au reușit decît 20%, iar la cei peste 50 de ani doar 18%.

● În timp ce producția totală a automobilelor din R.F.G. a crescut în ultimii zece ani cu 6,4%, producția Mercedes-urilor, pe aceeași perioadă, s-a dublat: de la 174 007 la 350 088 unități.

MEȘTEȘUGARII COOPERATORI DIN JUDEȚUL CONSTANȚA OFERĂ TURIȘTILOR ȘI AUTOMOBILIȘTILOR O BOGATĂ ȘI VARIATĂ GAMĂ DE SERVICII PE ÎNTREGUL LITORAL

AUTO SERVICE

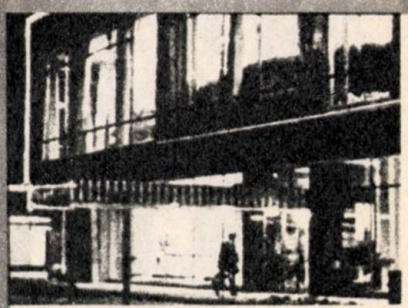
Reglaje, reparații, înlocuiri de piese pentru orice fel de autoturisme sînt executate rapid și conștiincios de către un personal competent în unitățile autoservice din:

- **CONSTANȚA — Bd. Tomis nr. 301, tel. 40438 și Str. Mangaliei nr. 80 tel. 52645**
- **MAMAIA — D.N. 2 A (Stația PECO) tel. 31484**
- **EFORIE SUD — Bd. Republicii (Stația PECO) tel. 41890**
- **MANGALIA — Satul de vacanță ZODIAC din stațiunea NEPTUN tel. 31434**

Unități complexe de deservire (frizerie, coafură, cosmetică, croitorie, tricotaje, ceasornicărie, foto, cismărie, artizanat, reparații radio și TV) în **complexele cooperației meșteșugărești din Constanța, parterul hotelului Cazino din Mamaia, Eforie Nord, Techirghiol, Eforie Sud și Mangalia Sud.**

Celor de mai sus le putem adăuga **CASA DE MODĂ din Constanța, str. Ștefan cel Mare nr. 39,** complet renovată, care oferă solicitanților o gamă completă de servicii.

COOPERATIA MESTESUGAREASCA



O premieră oferită tuturor turiștilor și autoturiștilor anului 1978:

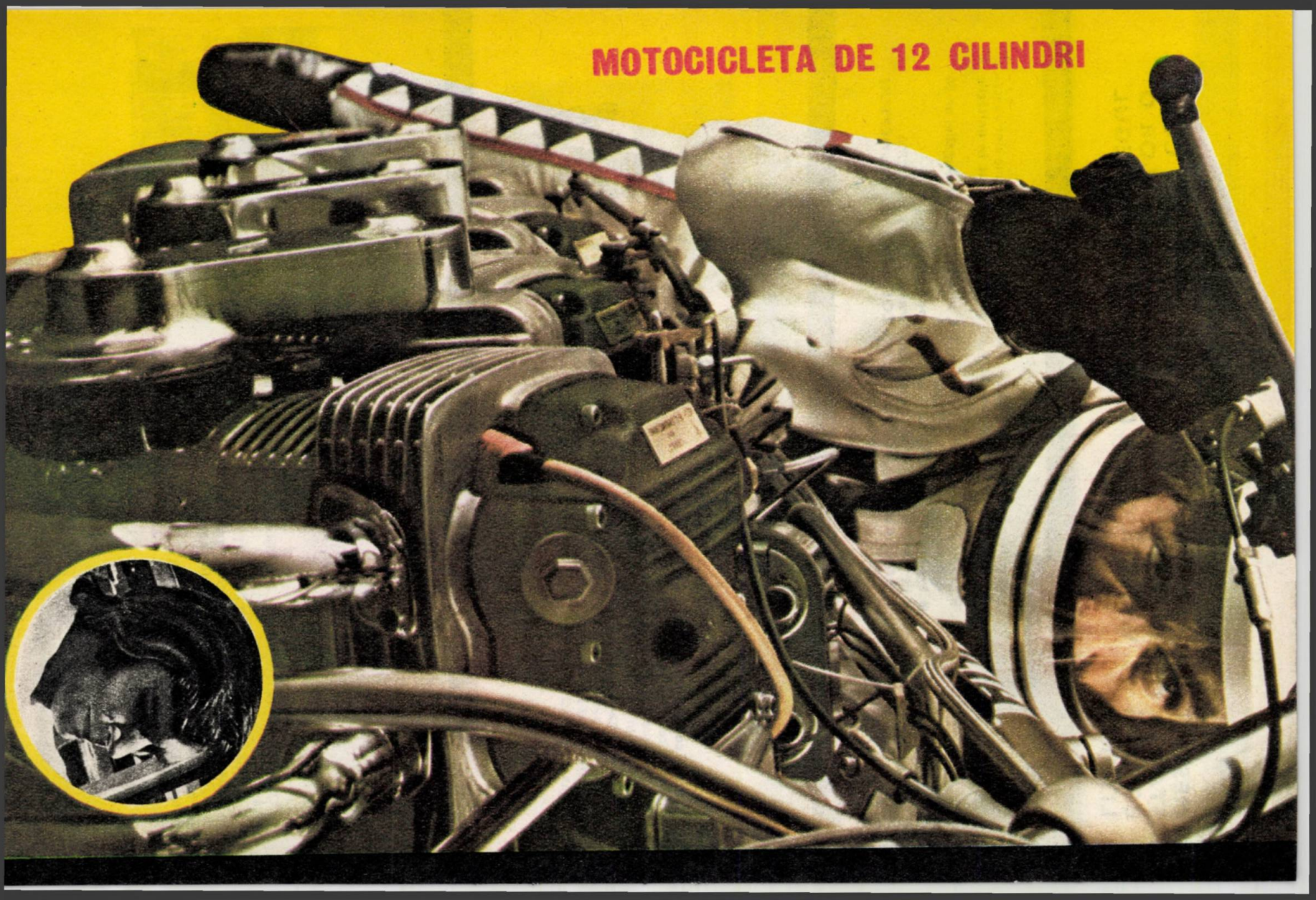
MAGAZINUL DE PREZENTARE «DOBROGEANA»

cu raioane specializate pentru fiecare grupă de mărfuri, amplasat la parterul blocului M. 16 din imediata vecinătate a «Magazinului universal TOMIS» din Constanța.

Iată încă o invitație căreia merită să i se dea curs!

(Material publicitar realizat de Mircea Dănciulescu, Ag. publ. ISIAP)

MOTOCICLETA DE 12 CILINDRI



Ideea aparține lui Russ Collins, un specialist american care fabrică într-un mic atelier piese pentru posesorii de motociclete Honda 750 care doresc să-și modifice mașina: sisteme de eșapament, arbori cu came de competiție, resorturi speciale de supape, supape din oțel cromat dur, vilbrochene din aliaj ușor cu rezistență superioară etc.

Pretextul publicitar (urmărind sporirea comenzilor) i-a sugerat ideea echipării unei motociclete Honda 750 cmc cu un motor de 12 cilindri, realizat din reunirea a trei motoare de 4 cilindri.

Blocul motor de 3 207 cmc (3 × 1069 cmc) este alimentat printr-un sistem de injecție Hilborn. Distribuția este concepută (calată) de asemenea manieră că se poate obține un timp motor pentru fiecare rotație de 60 de grade pentru singurul vilbrochen, ceea ce prin intermediul transmisiei corespunde la 8 impulsuri pentru o învîrtitură a roții motoare. Ungerea este realizată prin adoptarea unui sistem de circulație forțată, uleiul recăzînd în unicul carter situat dedesubtul și în dreapta motoarelor. El este reluat de o pompă mecanică rotativă care-l retrimite în rezervor.

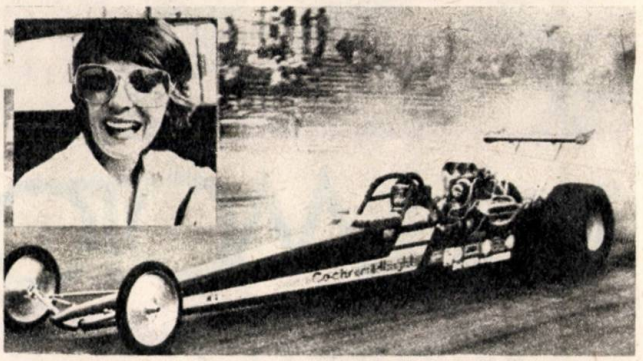
Alimentarea cu carburant este asigurată printr-un sistem de injecție. După conținutul în nitrometan, la 9 500 rot/min (raportul volumetric 11:1), presiunea în injectoare este de 13,6 at și la pompă de 40,7 at. Puterea maximă 500—600 C.P.

Ambreiajul a fost rezolvat prin adaptarea unui dispozitiv folosit pe o mașină Chevrolet. În principiu, el se compune dintr-un disc exterior, din două platouri de fricțiune între care a fost inserat un disc flotant și un disc interior, totul sub tensiunea a cinci resorturi care asigură ambreierea.

Motoarele, ambreiajul, transmisia și rezervorul de carburant (plasat sub șa) formează un tot care cîntărește în jur de 270 kg și care poate fi demontat în 30 de minute.

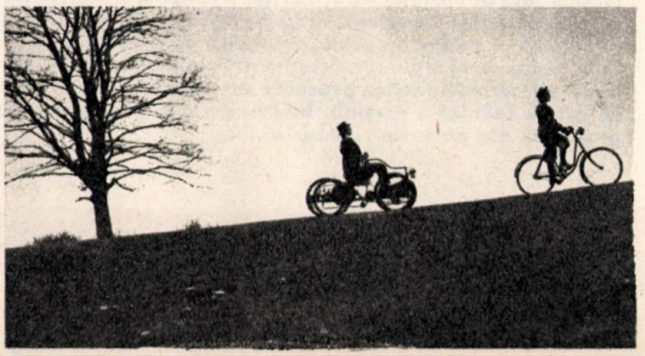
Pe pista de la Bonneville, Russ Collins a efectuat cu motocicleta «750 Four» un «sprint». Cei 400 de metri cu pornire din loc au fost parcurși în 8 secunde, ceea ce înseamnă o viteză terminală mai mare de 500 km/h (medie orară 290 km). «Sprintul» a consumat 13,5 l de ulei, 9,5 litri de carburant și 12 bujii. «Încercarea» n-a servit la nimic, pentru că Federația Internațională de Motociclism nu admite, pentru mașinile de record, decît juxtapunerea a două motoare.

«Wasp», mașină de oraș de o mare manevrabilitate, concepută și construită de elevii de la o școală britanică. Ea a primit premiul de ingeniozitate de concepție decernat în cadrul unui concurs național. «Wasp» poate lua la bord trei persoane, sau, prin ridicarea scaunului din spate, poate primi un fotoliu rulant de invalizi. Vehiculul este construit din panouri din fibră de sticlă, are două motoare de scuter ce dezvoltă viteza maximă de 50 km/h. Particularitatea importantă este manevrabilitatea, mașina putîndu-se răsuci în jurul axei sale. Măsoară 1,75 m în diametru. Se parchează ușor, într-un spațiu redus, de unde poate pleca în orice direcție.



Recordul mondial de demaraj pe un sfert de milă (402,25 m) este deținut actualmente de o femeie — Shirley Muldowney. Ea a condus, pe pista de la Phoenix, California, un dragster, echipat cu motor Plymouth de 8000 cmc cu compresor, cu care a stabilit timpul de 5,638 secunde, bătînd cu 0,14 secunde recordul deținut de Don Garlits. Ea a realizat o accelerație medie uluitoare, de 25,2 m/s², ceea ce înseamnă că, pe linia de sosire a avut o viteză de 404,5 km/h. Shirley Muldowney este în vîrstă de 37 ani.

Replica primului automobil Ford. Originalul a fost construit în 1896, în bucătăria locuinței lui Henry Ford. Cînd l-a terminat, autorul lui a constatat surprins că e prea mare pentru a putea fi scos pe ușă și a fost necesară dărîmarea unui zid. Replica din imagine este construită tot cu roți de bicicletă. Originalul atingea viteza de 32 km/h, dar nu avea frîne!



un MOTOR *auxiliar pentru pneuri*

Toți automobiliștii cunosc recomandările producătorilor de pneuri și de automobile privind presiunea de umflare. Ea are influențe importante asupra uzurii benzii de rulare, asupra ținutei de drum a mașinii și, evident, asupra consumului de carburant. Dar, relativ puțini conducători de automobile știu, cu aproximație chiar, cîtă energie risipesc utilizînd presiuni insuficiente.

De pildă, un autoturism de cilindree medie, cum este Dacia 1300, consumă aproximativ 10 CP din energia motorului, pentru a învinge rezistența mărită la rularea pneurilor. În cazul unor autoturisme mai puternice, echipate cu pneuri radiale HR, ce pot fi utilizate pînă la viteza de 210 km/h, la atingerea acestui plafon, pneurile «absorb» peste 30 CP, adică exact cît puterea maximă a unui autoturism de mică cilindree sau, altfel exprimat, consumul este de cca. 20 000 kg/cal/h, cît este necesar pentru încălzirea unui apartament mic.

Deci, putem afirma că sînt situații în care pneurile par că solicită un... motoraș auxiliar, pentru ele, astfel încît să nu se diminueze puterea motorului mașinii.

Să vedem, în continuare, ce se petrece cu risipa sau economia de carburant avînd în vedere presiunea de umflare a pneurilor. La viteza de 100 km/h, cauciucurile umflate pînă la 50 la sută din presiunea prescrisă, întîmpină o rezistență la rulare crescută și ea cu 50 la sută, față de situația normală. La o viteză de 180 km/h — ipotetică pe drumurile noastre — rezistența la rulare, în aceleași condiții de presiune din pneu, crește cu peste 110 la sută. Deci, risipa de energie și creșterea consumului de carburant reprezintă, în expresie procentuală, aproximativ atîtea procente cît este presiunea reală din pneuri, sub limita prescrisă de cartea tehnică a mașinii. Înainte de a da verdictul, «mașina consumă mult», verificați presiunea din pneurile autoturismului.

AL. SOLOMONESCU

F.1

DE-A LUNGUL UNUI SEZON

Buenos Aires, 9 ianuarie 1977. Pe o căldură toridă (35 de grade la umbră), 21 de mașini se aliniază pe linia de plecare în Marele Premiu al Argentinei. În tribune, peste o sută de mii de spectatori strigă «Lole, Lole!» Iar Lole este, după cum se știe, idolul local, Carlos Reutemann, care pilotează o mașină Ferrari.

Start! În frunte pornește Watson (Brabham), urmat de Hunt (McLaren) și Lauda (Ferrari). Reutemann vine ceva mai în spate, abia pe locul al cincilea. El îl talonează pe Mario Andretti (Lotus), care merge prudent: la antrenamente, extinctorul mașinii sale a explodat rănindu-i ușor la picioare.

Pînă la sfîrșit, șapte piloți se perindă la conducere. Reutemann încheie cursa pe locul al treilea, după Jody Scheckter (Wolf) și Carlos Pace (Brabham). Situație fără precedent în istoria campionatului mondial de formula 1: Scheckter învinge la volanul unei mașini aflată la prima ei cursă și realizată de un tînăr inginer (Harvey Postlethwaite) în numai cîteva luni.

Interlagos, 23 ianuarie. Alt ghinion pentru Andretti: la antrenamente, o conductă de benzină se crapă și la bordul automobilului Lotus se declanșează un mic incendiu. Mario frînează energic și sare de la postul său. Spre uimirea spectatorilor brazilieni, și a lui Andretti însuși, mașina rulează singură pe pistă, cîteva sute de

(Continuare în pag. 80)

Interlagos: Reutemann (Ferrari) conduce un pluton din care fac parte Hunt, Andretti, Mass, Pace și Watson.

SIMPTOMELE UNOR DEFECȚIUNI

Cazurile în care un organ al automobilului cedează brusc, făcînd imposibilă continuarea rulajului, fără manifestări simptomatice prealabile, sînt extrem de rare. De obicei, avariile sînt precedate de apariția unor zgomote care, prin nivel, intensitate și localizare, pot da indicații prețioase în legătură cu existența unei defecțiuni.

Mai mult decît atît: de foarte multe ori mici imperfecțiuni tehnice descoperite la timp și remediate operativ evită distrugeri ale unor organe, cu defecte păgubitoare.

Iată de ce cunoașterea naturii zgomotelor ce apar intempestiv în funcționarea automobilului este necesară dacă dorim ca exploatarea sa să fie sigură și economică.

De regulă, fiecare autovehicul are un anumit «zgomot de fond», specific funcționării sale normale, iar un conducător atent este practic deranjat de apariția unor sunete suplimentare. Mai rămîne doar să localizeze sunetul și, în funcție de ton și intensitate, să poată preciza natura anomaliei ivite. În general, cu cît zgomotul este mai mare, cu atît defecțiunea ivită este mai importantă și de aceea vigilența tehnică a conducătorului trebuie să depisteze aceste semnale sonore chiar de la ivirea lor, cînd nivelul este coborît.

Pentru a ușura expunerea, în descrierea zgomotelor caracteristice diferitelor defecțiuni ce pot apărea ne vom referi succesiv, la motor, transmisie și caroserie.

LA MOTOR:

● Un fluierat ascuțit, continuu, poate proveni de la generatorul de curent sau poate fi provocat de slăbirea curelei ventilatorului.

● Un zgomot ca de castaniete îl poate produce uzura cilindrilor (pistoanele uzate clachează).

● Un șuierat grav, continuu, provine de la rulmenții pompei de apă sau ai ventilatorului.

● Bătăile surde trădează jocuri excesive în lagărele de bielă sau în paliere.

● Șocuri metalice slabe sînt provocate de jocuri importante ale pinioanelor și ale lanțului de distribuție, ori slăbirea întinderii acestuia din urmă.

LA TRANSMISIE:

● O vibrație continuă (percepută la viteză între 70—80 km/h) provine de la un dezechilibraj al arborelui cardanic, promovat fie de uzura legăturilor cardanice, fie de deformări accidentale.

● Șuierăturile ascuțite stau la baza unei uzuri avansate a rulmenților cutiei de viteze.

● Șocurile surde în cutia de viteze acuză dinți rupți (defect grav).

● Șocurile mecanice la accelerație relevă jocuri excesive în transmisie (uzura canelurilor, a pinioanelor în cutia de viteze sau grupul conic, a legăturilor cardanice etc.).

● Sforăiturile anormale ale cuplului conic indică un dereglaj al pinioanelor sau o uzură anormală a acestora.

LA CAROSERIE:

Aceasta suportă enorme forțe de tracțiune și de torsiune care, în timp, se traduc prin vibrații provocate de deformarea ansamblului. De unde provin aceste vibrații? Ele pot fi rezultatul unei ușoare dezechilibrări a pieselor mecanice în rotație.

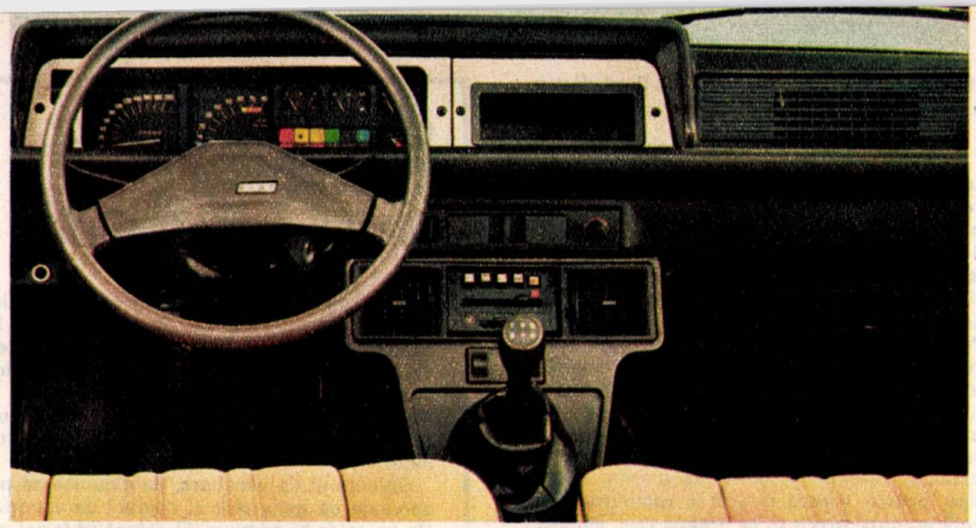
● Vibrațiile ce apar la peste 100 km/h provin cel mai adesea de la o dezechilibrare a cardanelor.

● Vibrațiile provenind din ambreiaj, perceptibile la un regim bine determinat, sînt datorate unui dezechilibraj al acestuia; la vehiculele mai vechi este vorba de deformarea unuia sau mai multor discuri; la vehiculele noi, trebuie bănuită o eroare de montaj.

● Vibrațiile provocate de dezechilibrarea ventilatorului sau a generatorului electric nu trebuie, de asemenea, neglijate.

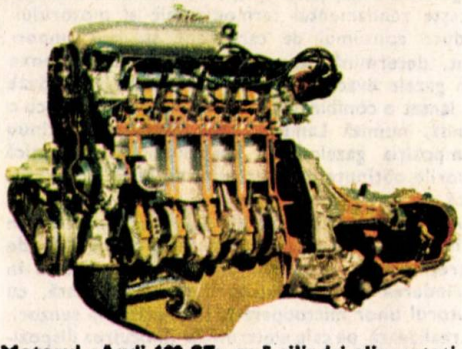
În concluzie, este preferabil să îndrepți cauza inițială a acestor anomalii înainte ca ele să se transforme în stricăciuni grave și costisitoare.

Ștefan CIOBANU

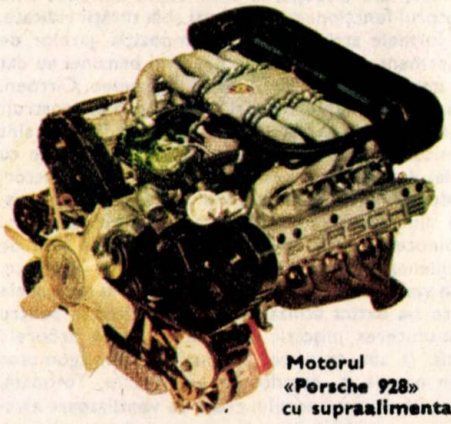


Tablou de bord «Fiat 132»

SOLUȚII TEHNICE '77



Motorul «Audi 100 SE» cu 5 cilindri alimentați prin injecție de benzină



Motorul «Porsche 928» cu supraalimentare

Una din tendințele constructive — soluția «totul în față», cu motorul plasat transversal — s-a extins considerabil în anul 1977. Argumentele ce pledează pentru această soluție sînt convingătoare: nu este afectat spațiul pus la dispoziția pasagerilor și, datorită centrului de greutate deplasat înspre partea anterioară a mașinii, se obține o bună stabilitate pe direcție, atît în linie dreaptă cît și pe viraje. Sigur, există și obiecțiuni, care se referă la un preț de cost ridicat, la uzura prematură a pneurilor, ca și la oscilațiile volanului, în timp ce se parcurg viraje cu viteză ridicată. Dar constructorii — printre care Ford, la modelul Fiesta, și Renault, la modelul 14 — au optat pentru... avantajele tracțiunii în față. O soluție relativ recentă din punctul de vedere al plasării motorului și transmisiei, o reprezintă sistemul «Transaxle», adoptat de firma Porsche, la modelele 924 și de Alfa Romeo la modelul Alfetta. Această soluție, care constă în montarea cutiei de viteze pe puntea din spate, astfel încît să se obțină o repartiție egală a greutății pe cele două punți, indiferent de sarcinile suplimentare, a fost adoptată și pentru autoturismul Porsche 928.

DISPOZITIVELE DE CONTROL

Instrumentele de control — care la autoturismele de tip sport sau la cele scumpe sînt relativ numeroase — solicită atenția conducătorilor, abătînd-o, pentru scurt timp, de la problemele ce țin strict de conducere. Electronica a intervenit însă și în acest domeniu. Se utilizează, în prezent, indicatorul central pentru control și semnalizare. Autoturismele BMW 630 CS și 633 CSI au pe bord, o tastă cu inscripția «TEST». Apăsînd-o, se pune în funcțiune sistemul de control al diferitelor părți ale mașinii, un semnal luminos indică defecțiunea, dacă aceasta există, precizînd și locul unde trebuie intervenit (sistemele de ungere, răcire etc.). La autoturismul Porsche 928 există o lampă de avertizare centrală, care indică precis locul defecțiunii: dacă uleiul din motor sau lichidul de frînă, de pildă, nu mai îndeplinesc rolul lor, lumina de avertizare

intră în funcțiune și nu se stinge decît după efectuarea lucrărilor de remediere.

MOTOARE OTTO SAU DIESEL?

Se remarcă încetarea «competiției» pentru cai putere ai motoarelor. În prezent, terenul de luptă al constructorilor de autoturisme este divizat în trei zone: reducerea noxelor, diminuarea greutății motoarelor și o mai bună utilizare a cuplului, la regim de turație scăzută a motoarelor, pentru înlesnirea folosirii autoturismelor în orașe.

Pentru reducerea emisiilor nocive prin țeava de eșapament, s-au utilizat catalizatorii, respectiv termoreactorii — mai mult sau mai puțin costisitori — pentru postcombustie. Totodată, s-au extins sistemele de preparare a amestecului carburant și de aprindere, cu ajutorul dispozitivelor electronice. Dispozitivul «jetronic» al firmei Bosch, utilizat pentru injecția directă a combustibilului asigură un dozaj precis și, pe această cale, îmbunătățește randamentul termodinamic al motorului, reduce consumul de carburant și, fapt important, determină reducerea procentului de noxe din gazele evacuate. Autoturismele Volvo și Saab au lansat o combinație a sistemului de injecție cu o sondă, numită Lambda, care măsoară continuu compoziția gazelor din eșapament și comunică valorile obținute dispozitivului de injecție electronică.

Adoptarea instalațiilor de aprindere electronice a însemnat, pe lîngă suprimarea operațiilor de întreținere, și realizarea unei precizii ridicate în aprinderea amestecului carburant; totodată, cu ajutorul unor microoperatori conectați la senzori, se realizează, pe cale electronică, înlocuirea dispozitivelor de avans centrifugal și vacuumatic, fapt ce a condus, fără discuție, la diminuarea noxelor, cînd motorul funcționează la ralanti și la turații ridicate.

Normele stricte privind compoziția gazelor de eșapament, ca și creșterea prețului benzinei au dat un impuls motoarelor Diesel. Alfa Romeo, Citroen, Opel, Peugeot, Mercedes și Volkswagen au construit deja, motoare Diesel; Fiat și General Motors sînt în situația de a lansa mașini de serie echipate cu astfel de motoare. Realizările acestor constructori în domeniul utilizării motorului Diesel la autoturisme sînt remarcabile: greutate scăzută, nivel al zgomotului mult diminuat, cantitatea de fum de asemenea scăzută și creșterea puterii specifice.

În vederea reducerii poluării sonore, la motoarele Otto s-a extins utilizarea curelelor dințate pentru transmiterea mișcării de rotație, de la arborele cotit, la axa cu came, așa încît lanțul, zgomotos prin natura sa, decade din «drepturi». Totodată, înlocuirea ventilatorului clasic cu ventilatoare electrice sau cuplaje electromagnetice, cît și utilizarea comenzii hidraulice a supapelor concură la diminuarea poluării sonore.

MOTOARE ÎN LINIE, ÎN V, SAU ORIZONTALE?

Soluția cea mai avantajoasă pentru motoarele de cilindree mică sau medie rămîne motorul de 4 cilindri, în linie, înclinat lateral și plasat perpendicular pe axa longitudinală a mașinii. Această dispunere «face economie» de spațiu, în favoarea confortului pentru pasagerii autoturismului și, în același timp, asigură coborîrea centrului de greutate al vehiculului.

CARBURATORUL „CALD" — CARBURATORUL „RECE" — ECONOMIE ȘI DEPOLUARE

Randamentul unui motor rămîne în mod intim legat de calitatea amestecului aer-benzină. Specialiștii de la uzinele Chrysler-France au încercat să transforme carburantul pulverizat (sub efectul depresiunii, ca într-un carburator, sau al unei acțiuni mecanice, ca în injecție) în carburant pur gazos, grație căldurii disponibile în eșapament.

Colectorul de evacuare, de dimensiune mare, servește de generator al căldurii de vaporizare. Un colector de admisie (2), reîncălzit forțat, echipat cu o serie de clapete (5), face legătura între două carburatoare: un carburator cald (A), care funcționează pînă la 80—90% din sarcina maximă a motorului și un carburator rece (B), care intervine pentru asigurarea puterii maxime, garantînd performanțele la plină sarcină. Acest carburator este asemănător celui de serie și debitează în colectorul principal (6). Cînd funcționează, clapetele închid conductele reîncălzite: astfel puterea nominală a motorului este conservată și cuplul este mărit cu 6%.

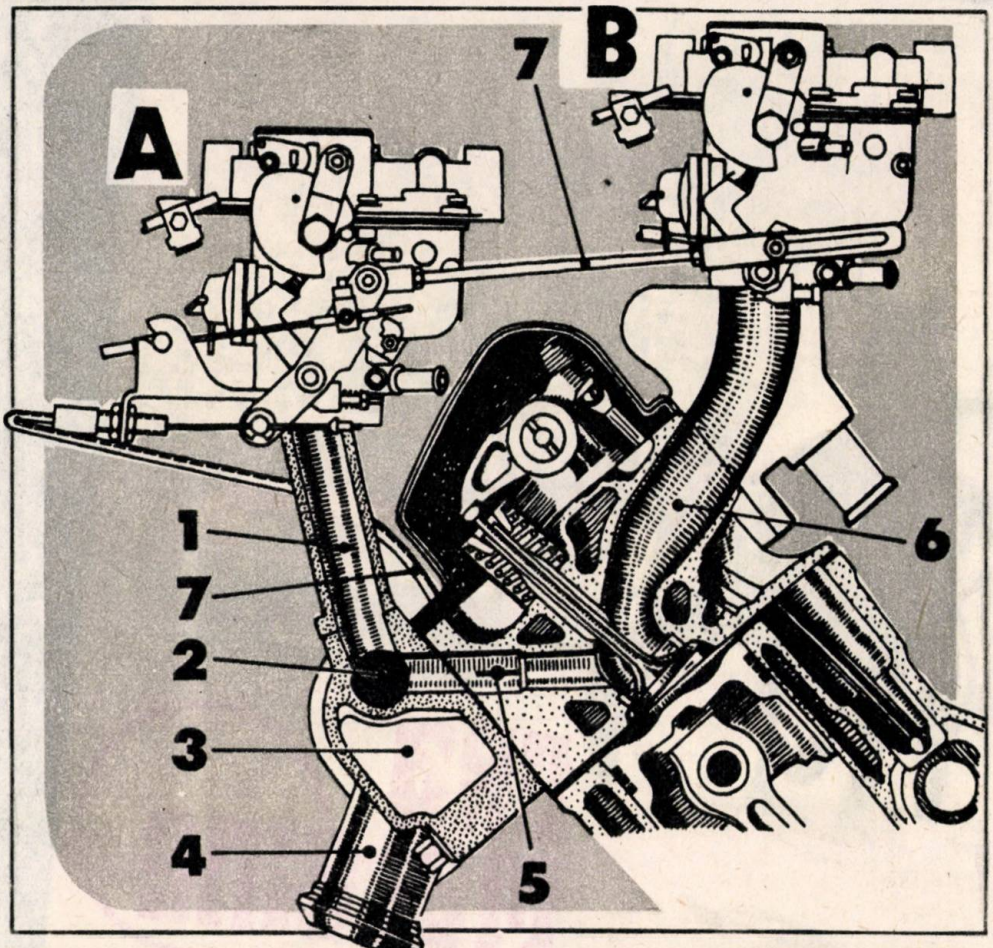
Vaporizarea permite funcționarea motorului cu un amestec foarte sărac și efectul încălzirii produse de colectorul de eșapament reduce la jumătate proporția de hidrocarburi nearse. Cantitatea de oxid de azot se reduce cu 25%, de asemenea și conținutul de oxid de carbon de aproximativ cinci ori. Aceste dispozitive reduc consumul cu 8 pînă la 18% fără să diminueze performanțele motorului întrucît, atunci cînd este necesară puterea maximă, intră în funcțiune carburatorul rece.

Explicații:

Carburatorul A, așa-zis «cald», este acela care funcționează cea mai mare parte a timpului. El debitează printr-o conductă (1) în colectorul (2) reîncălzit de către o galerie de evacuare specială (3), izolată termic și legată prin patru mici con-

Motoarele de 6 cilindri, în linie, opuși sau în V, se caracterizează printr-un nivel scăzut al zgomotului și vibrațiilor. Motorul în V s-a extins datorită unor avantaje specifice pe care le oferă: înălțime și lungime reduse și, de aceea, ele permit construirea unei zone deformabile mai mari, ceea ce mărește securitatea pasagerilor, în cazul unei coliziuni frontale. Motoarele cu cilindreea mai mare de 3 litri sînt construite cu 8 cilindri, în V. În fine, cele cu 12 cilindri, în V, sînt destinate autoturismelor de mare cilindree din categoria superioară a prețurilor de vînzare, ele prezentînd pe lîngă o suplețe remarcabilă în funcționare și un consum sporit de carburant, datorită frecărilor interioare mai mari.

Se impune, de asemenea, remarcată, utilizarea motorului Otto cu 5 cilindri, al cărui avantaj constă, în principal, în reducerea vibrațiilor. Un asemenea



ducte de tubulatura de admisie normală (6) a motorului. Fiecare din aceste mici conducte dispun de o clapetă de închidere (5).

Carburatorul B, aşa-zis «rece», se deschide la regimul de plină sarcină prin intermediul unui sistem de pîrghii articulate (7), ce realizează închiderea şi deschiderea simultană a celor patru clapete (5) izolînd, în timpul unei solicitări momentane de putere maximă, sistemul de reîncălzire a gazelor aspirate.

motor echipează, de pildă, autoturismele Audi 100 LSE/GLSE.

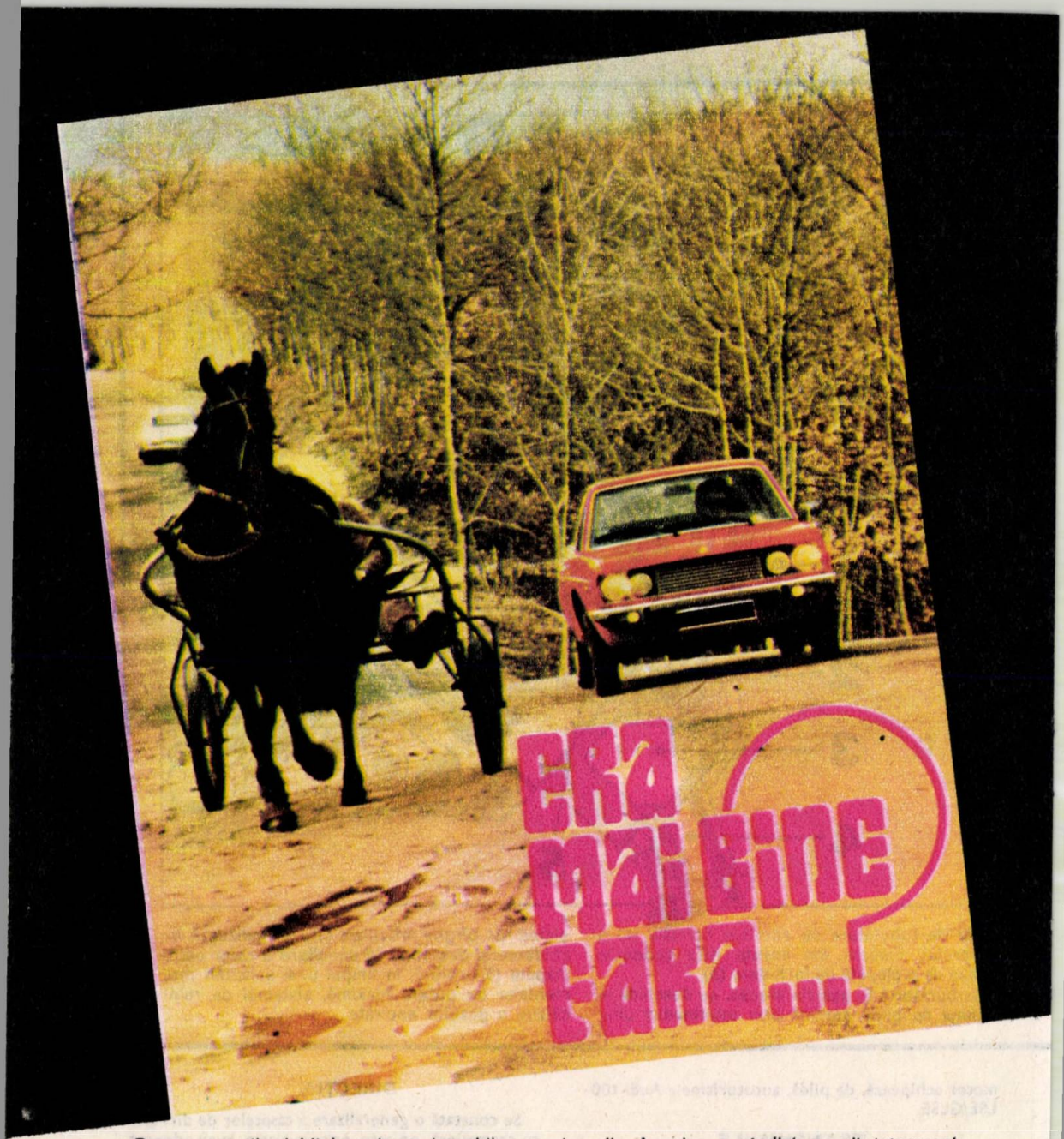
TRANSMISIILE

Cutiile de viteze cu 5 trepte şi transmisiile automate au căpătat o mare extindere. Cutiile de viteze cu 5 trepte, ale căror rapoarte de transmisie sînt de 1:1 pentru treapta a patra şi de 0,8:1, pentru treapta a cincea, permit autoturismelor de mică cilindree să aibă performanţe apropiate de cele ale maşinilor mai mari fără să se facă risipă de carburant. Cutiile de viteze automate s-au extins şi în domeniul maşinilor «sport», fiind adoptate de unele modele Ferrari şi Porsche; dar, ca o soluţie de viitor, se preconizează combinarea transmisiei automate şi a unui «overdrive» (treaptă de supramultiplicare) care să asigure confort şi economie de carburant.

DIRECŢIA

Se constată o generalizare a casetelor de direcţie cu cremalieră, pe care, printre altele, le-au adoptat şi constructorii autoturismelor Ford Fiesta şi Renault 14. În ceea ce priveşte asistarea direcţiei, ea este, în majoritatea cazurilor, bazată pe demultiplicarea variabilă. Firmele BMW, Fiat, Porsche oferă direcţii asistate, sistemul manifestîndu-şi efectul, cu precădere, la viteze reduse ale autovehiculului, în timp ce la viteze ridicate, direcţia reacţionează ca şi cum i s-ar fi suprimat asistarea. Pentru unele autoturisme Jaguar s-a utilizat un sistem de asistare al cărui efect se diminuează, pe măsură ce bracajul creşte, tocmai ca să se evite manevrele bruşte şi periculoase ale volanului.

Ing. Emil DANCS



Precum se știe, iubitul nostru automobil nu are numai prieteni, ci și foarte mulți dușmani înverșunați. Aceștia îl acuză de a fi cauza unor «crime majore» împotriva umanității: a) că poluează mediul ambiant, otrăvind oameni, plante, animale, păsări și chiar pești; b) că în urma accidentelor răpune anual peste un sfert de milion de oameni, la care se adaugă peste un milion de infirmi și răniți; c) că stress-ul la care supune milioane de conducători, pasageri și pietoni are consecințe negative etc.

Desigur că un «flagel» de o anvergură atît de vastă nu putea și nu trebuie să lase nepăsătoare lumea științifică. Printre cercetările făcute în diverse direcții, iată că de curînd Institutul Smithsonian din America a studiat un alt interesant aspect al problemei și anume a căutat să răspundă la întrebarea: oare omenirea ar fi mai fericită dacă nu s-ar fi inventat automobilul? (așa cum pretind foarte mulți dintre detractorii lui).

În acest scop, respectivul institut a întreprins studii și calcule spre a se lămuri cum am fi trăit noi astăzi, dacă am fi folosit în continuare mijloacele de locomoție de acum un secol («nostalgia» trăsurilor cu cai...).

Rezultatele acestor cercetări sînt cît se poate de edificatoare, instructive și chiar «comice», după cum veți putea constata din cele ce urmează.

S-au cercetat mai întîi arhivele primăriilor orașelor de acum 100 ani, ca să se constate multiplele

neajunsuri ale circulației hipomobile. Iată cîteva date rezumative.

La Londra anilor 1870—1880 «motoarele cu fîn și cu ovăz» lăsau pe străzile orașului (în loc de praf de plumb) cîte 1000 de tone de baligă pe zi! În orașele mici de ordinul a 10—15 000 locuitori «eșapamentele-hipo» lăsau pe caldarîm numai vreo 120—150 tone de bălegar pe zi!

De notat că aceste «reziduuri» se lipeau atît de tare de pavaj, încît era nevoie de scule speciale spre a le scoate dintre pietre! Desigur că «materialul» recoltat ar fi fost foarte util pentru agricultură ca îngrășămînt, însă «manopera» și transportul pînă la ogoare îl făceau atît de «scump» încît afacerea nu era rentabilă! Deci, inevitabil, «marfa» se aglomera în depozitele de la marginea orașelor în cantități uriașe, care deveneau crescătorii ideale pentru miliarde de muște! Acestea propagau germeni pentru circa 30 de maladii, dintre care cîteva erau foarte periculoase. Astfel în perioadele cînd se declara o molimă de răpciugă toată circulația era paralizată, deoarece toate «motoarele cu ovăz» erau consemnate în garaj (ca să nu zicem în grajd).

Dar, în afară de resturile semi-solide, «eșapamentele-hipo» mai stropeau străzile și cu «lichide»! Care din păcate nu puteau fi colectate! Drept urmare, acestea emanau un miros oribil și în plus făceau ca asfaltul să devină foarte alunecos. Din această cauză mulți cai căzeau, rănindu-se adeseori atît de grav încît trebuiau sacrificați pe loc. De aici apărea altă pacoste: evacuarea cailor morți! Numai la Chicago și la New York trebuiau evacuați de pe străzi circa 15 000 de cai morți pe an! Și să nu uităm că un bidiviu mort e mult mai greu de transportat decît un cățel. Nici cu celelalte «evenimente» de circulație treaba nu mergea mai bine. În anii 1880—1890, în raza orașului Paris, accidentele de circulație hipo cauzau anual moartea a circa 700 persoane și rănirea altor 5 000! (circa 2 morți pe zi). Mai exista și problema parcajului: să ne gîndim că o trăsură cu 2 cai ocupa un spațiu mai mare decît un autoturism de azi. (În plus «mersul înapoi» era ceva mai dificil)!

Pe de altă parte, posesorul unei trăsuri cu cai nu avea posibilitatea să o lase noaptea în stradă (ca de orice automobil), deoarece «motorul cu ovăz» trebuia dus la grajd, hrănit, adăpat, îngrijit etc.

La capitolul avantaje trebuie să admitem că potcovitul unui cal costa mult mai puțin decît o reparație capitală a motorului de azi! Dar să nu uităm că și trăsurile aveau nevoie de cauciucuri și întreținere. În ce privește durata de funcționare, cele două motoare opuse (cu ovăz și cu benzină) sînt relativ echivalente. Dar nu și în privința kilometrajului total realizabil... Evident, comparațiile privind demarajele și vitezele medii obținute rămîn cu mult în favoarea automobilului.

De asemenea există o diferență substanțială între posibilitatea de frînare bruscă a unui automobil și aceea a unei trăsuri cu 2 CP! Ca să nu mai vorbim și despre calamitatea unei opriri în pantă!

Cu privire la problema «pornirii la rece» se poate considera că în general «motorul cu ovăz» pornea mult mai repede!

În concluzie studiul citat spune cu drept cuvînt că aceia care acuză automobilul de toate relele ar face bine să-și dea sema că la densitatea actuală a populațiilor orașelor, menținerea tracțiunii-hipo ar pune probleme insolubile, mai ales din punctul de vedere sanitar. Iar în ceea ce privește pericolul accidentelor mortale, frecvența lor (raportată la kilometrajul parcurs) ar fi de vreo 10 ori mai mare decît cea pe care o deplîngem azi. Adică circa 2 500 000 morți pe an, ceea ce ar face ca mortalitatea circulației să fie cu mult mai gravă decît toate celelalte nenorociri de care suferă omenirea. Așadar, o plimbare cu brișca nu ar mai rămîne decît o distracție (relativ agreabilă) pentru cei care ar dori să cunoască personal modul în care circulau stră-străbunicii noștri. Din acest punct de vedere nu avem nimic contra. Dar să nu încercați s-o faceți de la București pînă la Mamaia!

În încheiere, ca să revenim la întrebarea dacă «Era mai bine fără?» credem că după cele citite mai sus, sîntem pe deplin lămuriți: inventarea automobilului nu a fost nicidecum o calamitate, ci o mare binefacere pentru omenirea civilizată.

Petre CRISTEA

AUTOMOBILUL ANULUI 2000...

Revista de specialitate engleză «Autocar» a intervievat asupra problemei respective o serie de personalități dintre cele mai marcante ale lumii automobilistice. Iată două răspunsuri:

BILL MITCHELL, stilistul șef al lui General Motors, socotit cel mai «serios fantezist» al lumii automobilului: «Anul 2000 va vedea cele mai absurde creații personale, bolizi supersonici pentru autostrăzi și jucării tot-teren.»

ALEC ISSIGONIS, celebrul stilist de la «British Leyland»:

«1. Agregate mecanice sigilate, care nu necesită nicio întreținere, și care în caz de nevoie se înlocuiesc ca orice piese din ziua de azi;

2. Un motor cu înalt randament și foarte polivalent în materie de carburant;

3. O transmisie automată cu variație continuă;

4. Un control activ al suspensiei care să asigure orizontalitatea perfectă a deplasării mașinii;

5. O rezistență la coroziune asigurată pentru 20 de ani.»

FORMULA 1 DE-A LUNGUL UNUI SEZON

(urmare din pag. 73)

metri, după care se oprește într-o plasă de securitate.

În cursa oficială, o altă întîmplare spectaculoasă: într-un viraj, părăsesc pista, una după alta, nu mai puțin de opt automobile conduse de Watson, Pace, Depailler, Peterson, Laffite etc. Motivul? Din cauza căldurii, bitumul s-a topit, transformînd circuitul, în acel loc, într-un veritabil patinoar. A doua zi, un ziar din Sao Paulo numește cursa «Festivalul dezastrului».

Acest «festival» coincide însă cu revanșa lui Reutemann: el cîștigă Marele Premiu al Braziliei, luînd conducerea, după două etape, în clasamentul provizoriu al campionatului mondial.

Kyalami, 5 martie. La jumătatea cursei, italianul Renzo Zorzi observă un început de incendiu la bordul mașinii sale (Shadow). El oprește și iese din mașină. Doi oficiali imprudenți, fiecare cu cîte un extinctor în mînă, se angajează în traversarea pistei, pentru a stinge incendiul. Unul din ei reușește să treacă, dar cel de al doilea este lovit în plin și omorît pe loc de automobilul Shadow condus de Tom Pryce. Din cauza impactului, moare și Pryce, apoi mașina acestuia intră în coliziune cu aceea a lui Laffite.

Victoria îi revine lui Lauda, dar nu fără emoții. După ce conduce aproape tot timpul, pilotul austriac se îndreaptă spre finiș, sigur de succesul său. Iată însă că pe ultimele sute de metri, temperatura motorului Ferrari crește vertiginos. Lauda «taie» contactul și trece linia de sosire în «roată liberă». Cînd coboară din mașină, își dă seama de motivul defecțiunii: arcul de securitate de la automobilul lui Pryce, rămas pe pistă, s-a înfipt în radiatorul mașinii Ferrari, deteriorîndu-l. Dacă întrecerea ar mai fi durat un tur, Lauda scăpa victoria printre degete.

Long Beach, 3 aprilie. O cursă fără istoric. Cîștigă Mario Andretti (38 de ani, din care aproape 20 închinați curselor), actualul «decan de vîrstă» al piloților de formula 1.

Jarama, 3 mai. Învingător — același Andretti, care conduce de la start la sosire. Specialiștii declară că mașina Lotus 78 este una din cele mai reușite din campionat.

Monaco, 22 mai. Întrecerea este la discreția lui Jody Scheckter, care învinge și ia din nou conducerea în clasamentul campionatului.

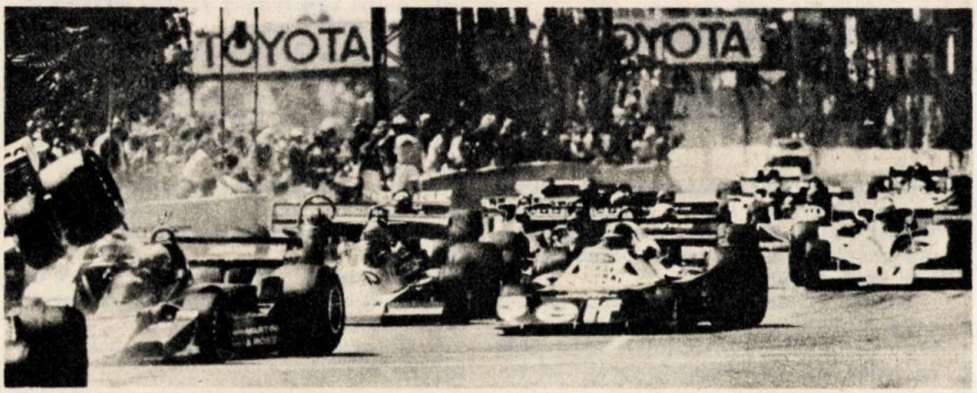
Zolder, 5 iunie. Marele Premiu al Belgiei începe pe o ploaie ușoară. Toți piloții pleacă echipați cu anvelope de ploaie. Cu o singură excepție: James Hunt (McLaren), care-și «încalță» mașina în «slicks» (anvelope pentru pistă uscată).

După cîteva ture, ploaia încetează și circuitul începe să se zvînte. Acum își spune cuvîntul tactica de concurs: cînd să oprești pentru schimbarea roților — chiar imediat, cum face Stuck, sau ceva mai tîrziu, cum procedează Depailler sau Brambilla?

Niki Lauda amînă tot mai mult momentul opririi, angajat în disputa sa pentru primul loc cu Scheckter și Brambilla. Spre sfîrșit, tocmai cînd se află în frunte, simte că mașina Ferrari pierde îngrijorător ținuta de drum. Este obligat să facă și el o scurtă «escală» la stand, timp în care Gunnar Nilsson (Lotus) îl depasedează de primul loc.

Anderstorp, 19 iunie. La fel ca în Spania, Mario Andretti conduce de la start la sosire. Mai precis spus, pînă aproape de sosire, pentru că în penultimul tur, spectatorii, care se pregăteau să-l aplaude pe Mario pentru victoria sa, îl văd oprindu-se la stand și cerînd cu disperare cîțiva litri de benzină. Jacques Laffite, aflat în poziția a doua, profită de situație și cîștigă primul său Mare Premiu. După alimentarea cu benzină, Andretti reia cursa și încheie pe locul al șaselea. Iată cum explică pilotul echipei Lotus cauza eșecului său: «Am simțit

Zandvoort, 28 august: după ce conduce șase ture, Hunt se ciocnește cu Andretti și abandonează.



încă de la început că în motorul meu s-a dereglat ceva. Spaima penei de benzină m-a stăpînit tot timpul cursei. Am încercat să nu forțez, menținînd motorul la 9 500 de ture, în loc de 10 800. Planul nu mi-a reușit. Regret».

Dijon, 3 iulie. Un «scenariu» asemănător celui din Suedia. Numai că de data aceasta «actorul» este John Watson (Brabham), rămas și el în pană de benzină (conductă de alimentare «gîtuită»), cu 150 de metri înainte de finiș, după ce conduce detașat. Învingătorul acestei întreceri nu este altul decît ghinionistul de la Anderstorp, adică Mario Andretti.

Silverstone, 16 iulie. De necrezut: același Watson rămîne iarăși în pană de benzină, ratînd o cursă în care se află în frunte după 50 de ture din totalul de 68. Învinge James Hunt.

Hockenheim, 31 iulie. La un an după accidentul său de pe Nürburgring, Lauda cîștigă cu brio Marele Premiu al R.F.G., organizat de această dată la Hockenheim. Pilotul austriac se distanțează cu 10 puncte în clasamentul provizoriu al campionatului, față de urmăritorul său, Jody Scheckter.

Zeltweg, 14 august. În pofida dorinței personale și a compatrioților săi, Niki Lauda nu reușește nici în 1977, cum n-a reușit nici altă dată, să cîștige Marele Premiu al Austriei. El se clasează pe locul al doilea, după Alan Jones (Shadow).

Zandvoort, 28 august. În prima linie a grilei de start iau loc Andretti și Laffite. În spatele lor — Lauda și Hunt. Acesta din urmă pleacă puternic și conduce șase ture. Apoi se ciocnește cu Andretti și amîndoi abandonează.

Lauda conduce calm, sigur, precis (cronicarii scriu că pilotul austriac a devenit, ca și înainte de accident, un adevărat «calculator electronic»). El îl studiază pe Laffite, aflat în frunte, timp de 30 de ture, după care îl atacă. Niki cîștigă Marele Premiu al Olandei (a treia victorie din sezon), netezindu-și drumul spre titlul de campion mondial.

Monza, 4 septembrie. O întrecere grea, în care, din cauza căldurii atmosferice, se înregistrează numeroase abandonuri. La început conduce Scheckter, apoi Andretti. Mario rămîne în frunte din turul al 12-lea pînă la sfîrșit, cîștigînd pentru a patra oară în acest sezon.

Spectatorii italieni ar fi dorit o victorie a lui Ferrari, dar Lauda nu le-o oferă dintr-un calcul bine justificat: în loc să riște o depășire și să piardă totul, el preferă să facă o cursă cuminte, trecînd linia de sosire pe locul secund și acumulînd încă șase puncte prețioase pentru titlul suprem.

De fapt, marea carte se joacă în turul al 40-lea, cînd motorul italianului Giacomelli (mașină McLaren) cedează, iar uleiul din motorul acestuia se răspîndește pe pistă. Andretti, sosit primul în acest punct, sesizează pericolul și reușește să treacă fără probleme, folosind o mică fișie a pistei, rămasă uscată. Tot fără probleme reușește să treacă și Lauda. Restul piloților însă, în frunte cu Reutemann, derapează și ies definitiv din întrecere sau, în cel mai bun caz, reiau competiția cu mare întîrziere față de lider.

Prin locul secund obținut la Monza, Niki Lauda se și poate considera campion mondial pentru a doua oară (primul titlu l-a obținut, după cum se știe, tot pe o mașină Ferrari, în anul 1975). În 14 Mari Premii, disputate pînă la 4 septembrie, el acumulează 69 de puncte, în timp ce al doilea clasat, Jody Scheckter, nu are decît 42. Ca să poată cîștiga el titlul suprem, Scheckter ar trebui să învingă în toate cele trei curse ce au mai rămas de disputat, iar Lauda să abandoneze de fiecare dată. Dar, după cum scrie un reputat comentator străin o asemenea probabilitate ține mai mult de literatura științifico-fantastică decît de logica lui Descartes.

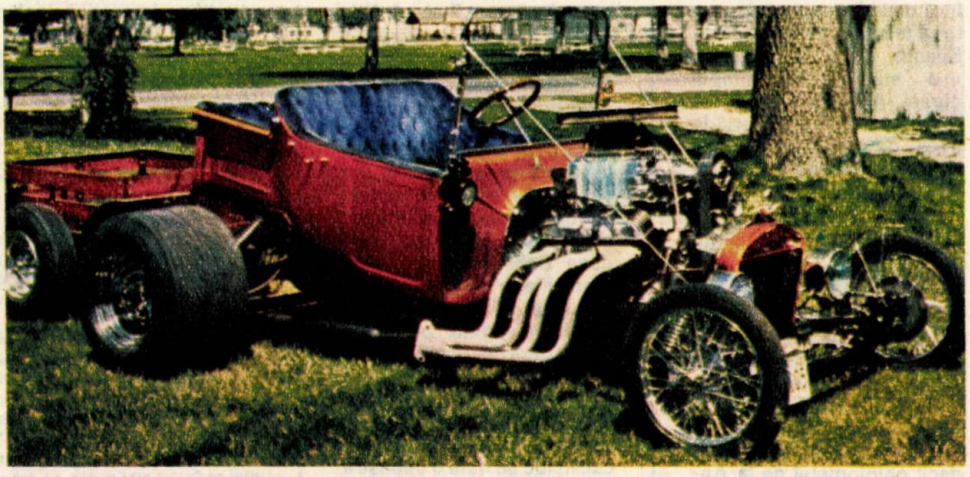
WATKINS GLEN, 2 OCTOMBRIE. Cîștigă James Hunt, urmat de Andretti și Scheckter. Niki Lauda sosește pe locul al patrulea, asigurîndu-și definitiv titlul.

MOSPORT, 9 OCTOMBRIE. Presa internațională anunță ruptura dintre Lauda și Ferrari. Pilotul austriac nu se mai prezintă la Marele Premiu al Canadei. Învinge Jody Scheckter. Unii alergători aprobă gestul lui Lauda, de a nu mai participa la ultimele două Mari Premii, alții îl condamnă. Clay Regazzoni declară: «Ceea ce se petrece acum este foarte trist. Cursele de automobile (cursele de formula 1, n.n.) încep să fie considerate din ce în ce mai puțin ca manifestări sportive și din ce în ce mai mult ca niște afaceri. Unii piloți nu mai iubesc cursele pentru frumusețea lor, pentru plăcerea de a conduce, ci doar pentru punctele pe care le pot marca în clasamentul campionatului mondial și pentru dolarii ce le intră în pungă».

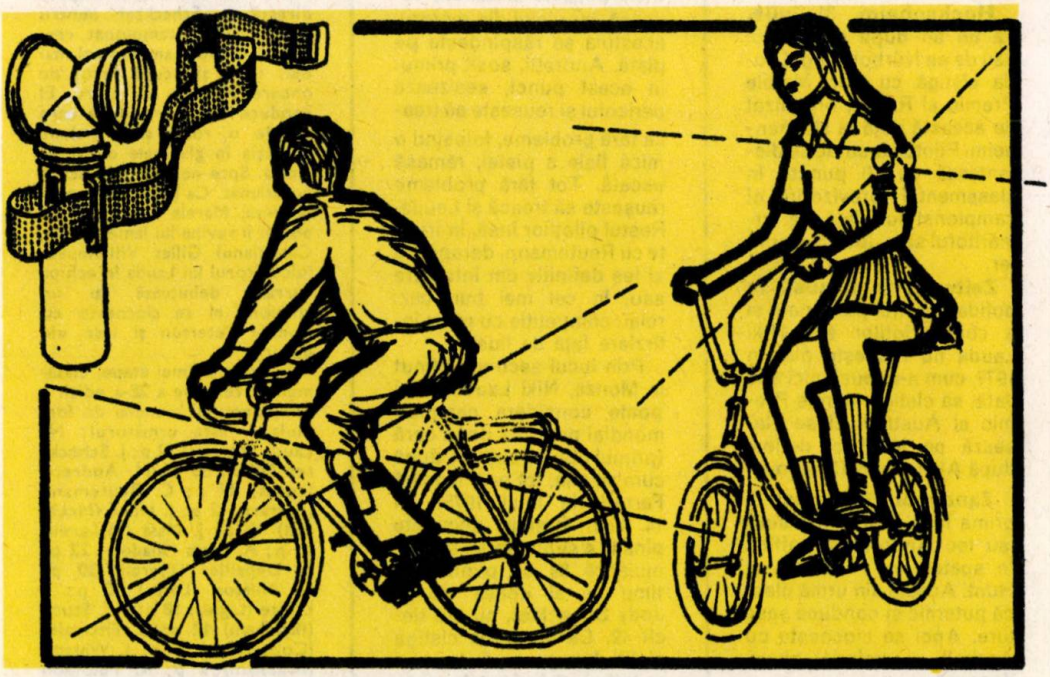
FUJI, 23 OCTOMBRIE. Mario Andretti, aflat în dispută directă cu Scheckter pentru locul secund în campionat, realizează la antrenamente cel mai bun timp și ocupă locul de onoare pe grila de start. El conduce două ture, după care pierde o roată și-și încheie evoluția în glisierele de securitate. Spre norocul său, scapă nevătămat. Ca și la ediția precedentă, Marele Premiu al Japoniei îi revine lui James Hunt. Canadianul Gilles Villeneuve, înlocuitorul lui Lauda în echipa Ferrari, debutează cu un ghinion: el se ciocnește cu Ronnie Peterson și iese «în decor».

În urma ultimei etape, clasamentul celei de a 28-a ediții a campionatului mondial de formula 1 este următorul: N. Lauda (Ferrari) 72 p; J. Scheckter (Wolf) 55 p; M. Andretti (Lotus) 47 p; C. Reutemann (Ferrari) 42 p; J. Hunt (McLaren) 40 p; J. Mass (McLaren) 25 p; A. Jones (Shadow) 22 p; P. Depailler (Tyrrell) 20 p; G. Nilsson (Lotus) 20 p; J. Laffite (Ligier) 18 p; H.J. Stuck (Brabham) 12 p; E. Fittipaldi (Copersucar) 11 p; J. Watson (Brabham) 9 p; R. Peterson (Tyrrell) 7 p; C. Pace (Brabham) 6 p; V. Brambilla (Surtees) 6 p; C. Regazzoni (Ensign) 5 p; P. Tambay (Ensign) 5 p; J.P. Jarier (Penske) 1 p; R. Zorzi (Shadow) 1 p; R. Patrese (Shadow) 1 p.

Dumitru LAZĂR



Caroserie și radiator de Ford model T, cu «mustăți» care i s-au tăiat!; diferențial de Chevrolet 1956 și motor V 8 de Chevrolet Corvette căruia i s-a aplicat un compresor ridicîndu-i puterea la vreo 400 CP! Pentru această putere sînt indispensabile cauciucurile de 1/2 m lățime.



O întreprindere producătoare de echipament electric din Franța a început să comercializeze o lanternă multifuncțională originală. Ea poate fi folosită ca lanternă normală de mînă, poate fi atașată la picior sau braț, de către ciclişti sau chiar pietoni. Este prevăzută cu o sursă electrică ce emite un fascicul puternic concentrat de lumină albă într-un sens, iar în celălalt, o lumină roșie, printr-un ecran catadioptru. Lanterna este realizată din material plastic care îi permite să emită o lumină albă difuză în toate direcțiile, lanterna devenind, astfel, un auxiliar prețios al circulației nocturne.

CROSUL AUTOMOBILISTIC ÎN CEHOSLOVACIA

Crosul automobilistic în Cehoslovacia este un sport relativ recent. Primul buggy a fost conceput și realizat în anii 1969—1970 de către Vaclav Kral. Era vorba de un vehicul derivat dintr-un autoturism Skoda, construit dintr-un cadru șasiu tubular acoperit cu panouri din plexiglas, cu patru roți motrice. Mai tîrziu, același constructor a realizat un buggy pe care l-a botezat «Bagheera». La acesta, transmisia la roțile din spate era asigurată de lanțuri laterale, formulă uzitată la automobilele anilor 1910. Pilotate de Kral și de fostul campion al Europei la moto-cros, Jaromir Cizek, aceste mașini au dovedit reale calități privind ținuta de drum. În cursul anilor 1972—73, trei «Bagheera», cu motoare Skoda, avînd patru roți motoare, au participat cu succes la concursurile sportive interne. Anul 1974 a fost pentru Vaclav anul marelui succes; a prezentat o «Bagheera» echipată cu motor V8 Tatra 603, răcit cu aer.

ÎN FOTOGRAFIE: autocrosul a devenit un sport foarte popular în Cehoslovacia. El dă loc adesea la răsturnări spectaculoase, terminate fără accidentări grave, datorită barelor de protecție pe care le vedeți în stînga fotografiei, centurilor de siguranță, căștilor și... obișnuinței de a ajunge cu picioarele în sus!

La Devon — Anglia, proprietarul unui magazin de articole auto, pentru a-și face reclamă produselor a montat în vitrină pompe de benzină, care au tuburile alungite pînă în stradă. Ideea a avut un succes neobișnuit. Automobiliștii care s-au oprit pentru alimentare au intrat în magazin, de unde au cumpărat cel puțin un obiect.

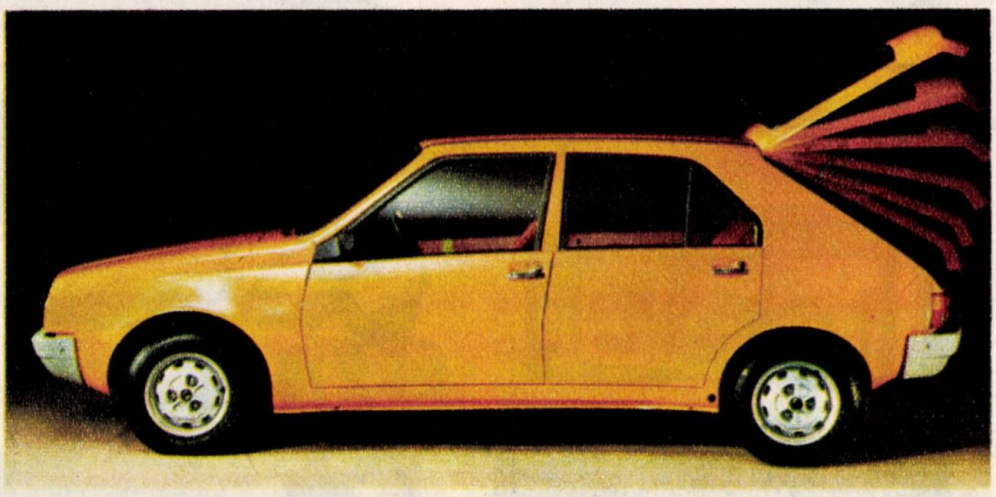
Ceva ce ține de «service»-ul viitorului: acordarea motorului cu ajutorul viorii! Sau, poate, depistarea unei defecțiuni cu chei «muzicale»! Ori nimic altceva, decît un original care a transformat cutia viorii în trusă de scule!

MERCEDES BENZ COUPÉ. Acest model de autoturism se produce în 3 variante, ce diferă atît prin cilindreea motoarelor, cît și prin dotări.

230/C: Coupe cu 2 uși, 5 locuri, greutate 1 375 kg. Motor cu 4 cilindri în linie (93,75 mm × 83,6 mm); cilindreea de 2 307 cmc, raport de compresie 9:1. Puterea: 109 CP (DIN), la 4 800 rot/min. Cuplul maxim 18,9 kgm la 3 000 rot/min. Consum de carburant: 11,7 l/100 km. Viteza maximă: 170 km/h. Accelerație de la 0—100 km în 13,7 secunde.

280/C: Greutatea proprie: 1 445 kg. Motorul are 6 cilindri în linie (86 mm × 78,8 mm), 2 746 cmc. Raport de compresie 8,7:1. Puterea: 156 CP (DIN) la 5 500 rot/min. Cuplul maxim 22,7 kgm la 4 000 rot/min. Viteza maximă 190 km/h. Accelerația de la 0—100 km/h: 10,6 secunde. Consum 10,5 l — 17,5 l/100 km.

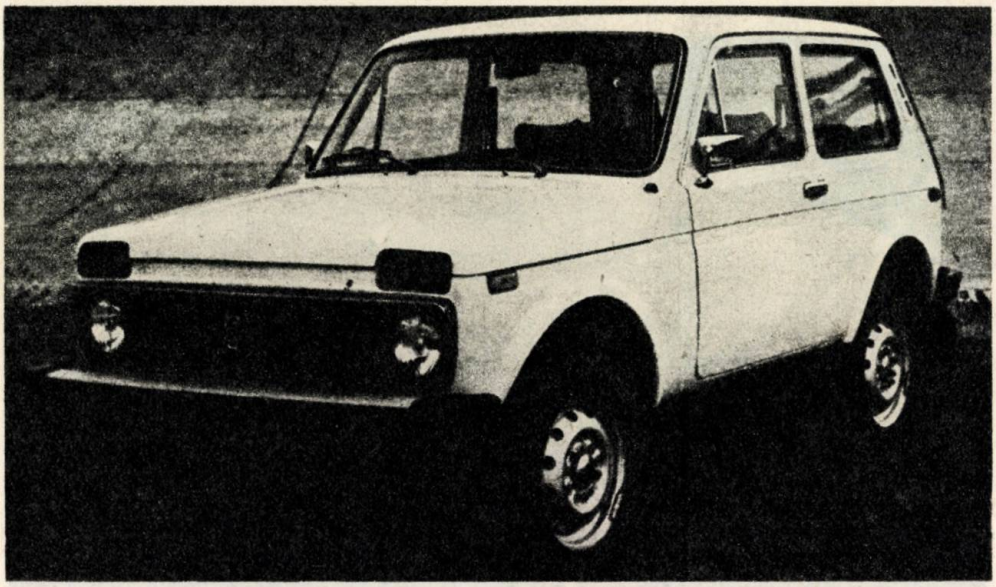
280/CE: Greutatea 1 450 kg. Motor cu 6 cilindri în linie (86 mm × 78,8 mm); 2 746 cmc. Raport de compresie de 8,7:1. Puterea 177 CP (DIN) la 6 000 rot/min. Cuplul maxim, 23,8 kgm la 4 500 rot/min. Injecție mecanică indirectă de benzină Bosch K — Jetronic. Viteza maximă: 200 km/h. Accelerația de la 0—100 km/h: 9,9 secunde. Consum: 10,5 l — 17,5 l/100 km.



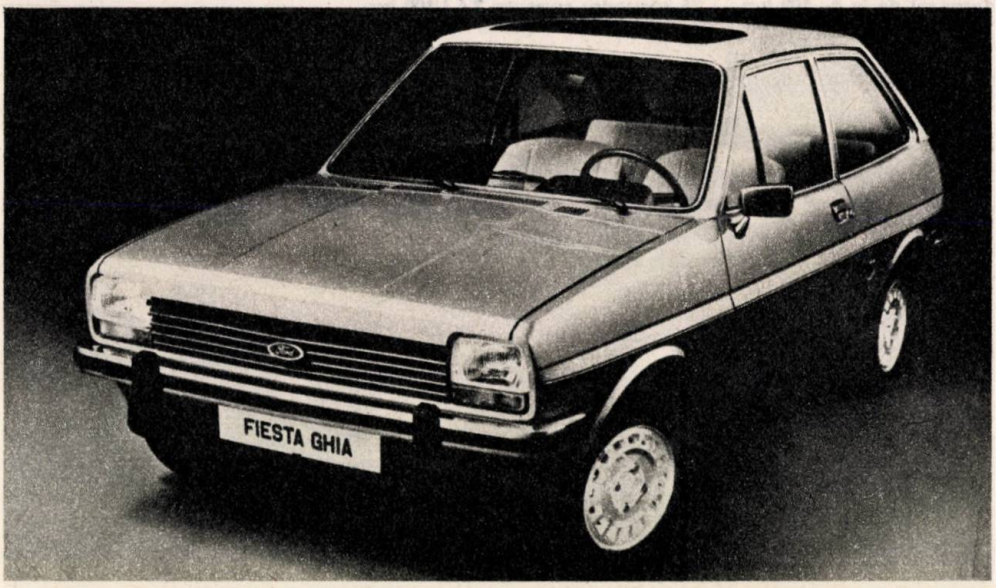
RENAULT 14. Model nou. Berlină cu 5 uși, 5 locuri. Soluția «totul în față». 4 cilindri în linie, 1 218 cmc, 57 CP (DIN) la 6 000 rot/min. Motorul transversal înclinat la 72° înspre spate; supape în cap (în V), un arbore cu came în cap, chiulasa și blocul cilindrilor din aluminiu; cutie de viteze cu patru trepte, toate sincronizate; caroserie autoportantă, frîne asistate cu dublu circuit, cu discuri în față, cu tamburi la spate; ampatament 2,53 m, ecartament 1,35—1,38 m, garda la sol 14 cm, diametrul minim de bracaj 10,6 m, lungime 4,02 m, lățime 1,62 m, înălțime 1,40 m; viteză maximă 143 km/h; consum 8,9 l/100 km; greutate maximă admisă 1 265 kg.

MINI SPECIAL 1100. Model 1977. Autoturism mic, 2 uși, 4 locuri. Soluția «totul în față». Motor 4 cilindri în linie de 1 098 cmc (compresie 8,5:1), 46 CP (DIN) la 5 250 rot/min; (motorul face bloc cu cutia de viteze și diferențialul); supape în cap, arbore cu came lateral, vilbrochen cu 3 paliere, un carburator semiinversat; caroserie autoportantă; frîne Lockheed cu tamburi pe toate roțile; ampatament 2,04 m, ecartament 1,20—1,16 m, garda la sol 15 cm; diametrul minim de bracaj 8,7 m, lungime 3,05 m, lățime 1,41 m. înălțime 1,35 m; viteză maximă 124 km/h; demaraj de la 0—100 km — 26 secunde; consum 7,4 l/100 km.

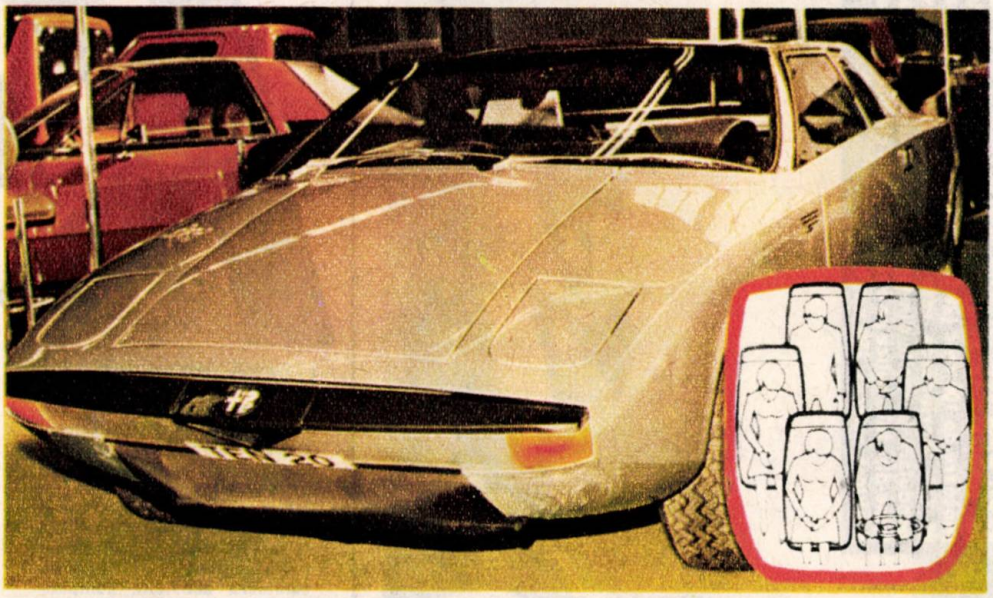
MALIBU CLASSIC CHEVROLET. Cel mai recent model al firmei americane. Coupé cu 2 uși, 6 locuri, motor V8, 5001 cmc (la cerere, cu motor V8 de 5733 cmc, 172 CP), 147 CP (SAE) la 3 800 rot/min, arbore cu came central, vilbrochen cu 5 paliere, un carburator inversat dublu corp, cutie de viteze automată, servofrînă cu dublu circuit; ampatament 2,84 m, lungime 5,22 m, lățime 1,95 m, înălțime 1,35 m, viteză maximă 160—180 km/h, consum 16—23 l/100 km, greutate maximă admisă 1900 kg.



NIVA 1600 (VAZ 2121). Modelul respectiv a fost experimentat încă în 1975, cînd a fost prezentat pentru prima oară la expoziția «Tehnologia construcției de automobile '75». «NIVA 1600» se caracterizează printr-o îmbinare a calităților autoturismelor de teren UAZ 469 și LUAZ 969 cu confortul automobilelor «Jiguli». Este de remarcat stabilitatea ei mai ales pe drumuri umede și alunecoase, toate roțile fiind motoare. Noul autoturism sovietic de teren corespunde normelor actuale de siguranță. Motor în patru cilindri, 1568 cmc, 78 CP (DIN) la 5200 rot/min. Raport de compresie: 8,5. Cuplu maxim 12,5 kgm la 4000 rot/minut. Frîne disc pe roțile din față și cu tamburi la spate. Lungime 3,72 m, lățime 1,68 m, înălțime, 1,64 m, greutate proprie 1150 kg. Viteza maximă 132 km/h, consum 9,9 l/100 km.

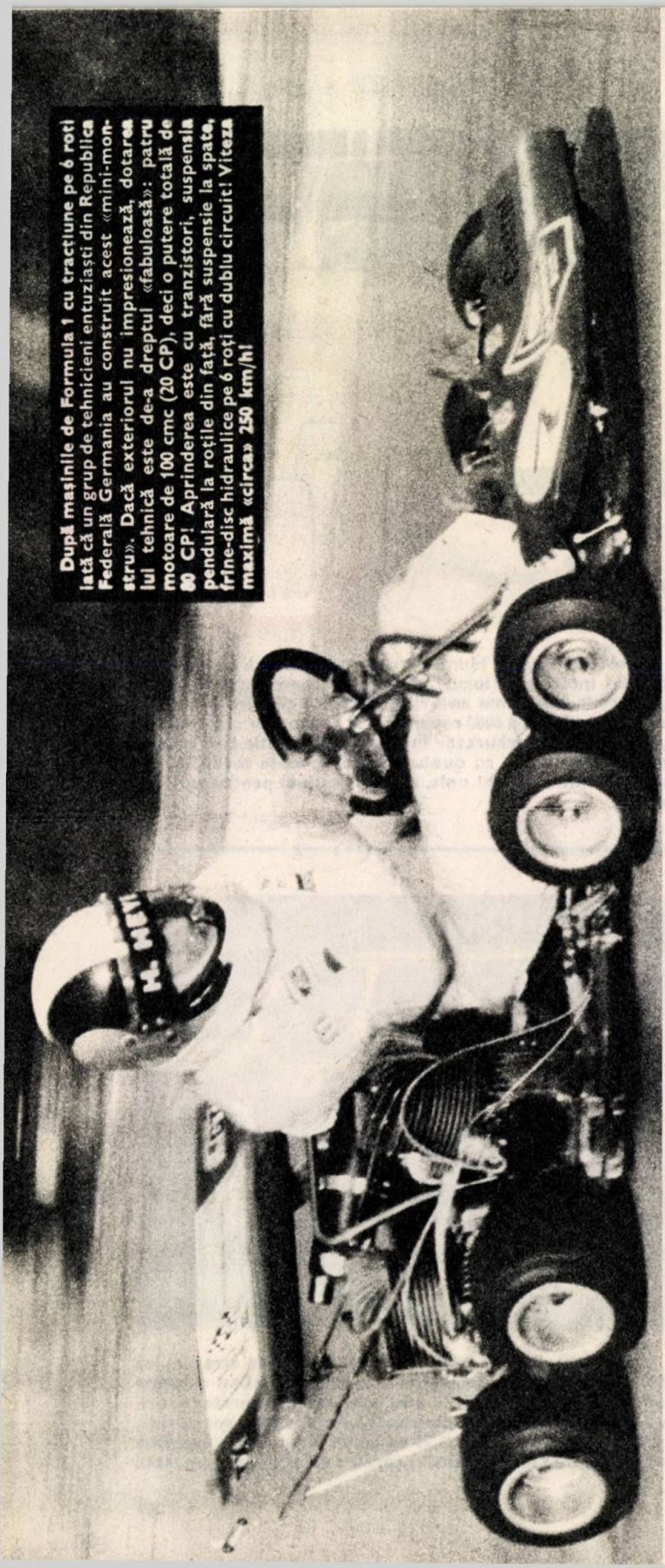


FORD FIESTA GHIA. Berlină cu trei uși, 5 locuri. Soluția «totul în față». Motor 1117 cmc, 53 CP (DIN) la 5700 rot/min, supape în cap, arbore cu came laterale, vilbrochen cu 3 paliere, un carburator inversat; cutie de viteze cu 4 trepte toate sincronizate; caroserie autoportantă, suspensia față cu resorturi elicoidale și amortizoare coaxiale, spate cu osie rigidă, resorturi elicoidale și amortizoare telescopice; frîne asistate cu dublu circuit, în față cu discuri, în spate cu tamburi; viteză maximă 140 km/h, accelerare de la 0 – 100 km în 16,1 secunde; consum 7,9 l/100 km; greutate maximă admisă 1160 kg.



HUMBERSTONE-ALFA SUD. Carosierul englez Humberstone prezintă un autoturism a cărui particularitate constă în confortul interior: 6 locuri. Soluția plasamentului acestora este deosebit de originală. Acoperișul este în întregime amovibil. Motor 4 cilindri orizontali opuși. Soluția «totul în față». 1186 cmc, 63 CP (DIN) la 6000 rot/min, 2 × 1 arbori cu came în cap, chiulasă din aluminiu, vilbrochen cu 3 paliere, un carburator inversat Solex, cutie cu 4 trepte, toate sincronizate, caroserie autoportantă, frîne disc cu dublu circuit pe toate roțile, cu repartizator de forță și servofrînă; viteză 150 km/h. Model unic, el este destinat pentru punerea la punct a unor noi soluții constructive.

ALFA ROMEO ALFETTA 2000. Model 1977. Berlină cu 4 uși, 5 locuri. Soluția «transaxle» Motor 1 962 cmc, 121 CP (DIN) la 3 500 rot/min; supape în cap (în V la 80°), doi arbori cu came în cap, chiulasa și blocul cilindrilor din aluminiu, vilbrochen cu 5 paliere, două carburatoare orizontale dublu corp, cutie de viteze cu 5 trepte sincronizate; caroserie autoportantă; servofrînă, discuri pe toate roțile; ampatament 2,75 m, ecartament 1,32/1,27 m, garda la sol 12 cm, lungime 4,39 m, lățime 1,56 m, înălțime 1,43 m; viteză maximă 194 km/h; consum 8,5 l/100 km; greutate proprie 1 140 kg.



După mașinile de Formula 1 cu tracțiune pe 6 roți iată că un grup de tehnicieni entuziaști din Republica Federală Germania au construit acest «mini-monstru». Dacă exteriorul nu impresionează, dotarea lui tehnică este de-a dreptul «fabuloasă»: patru motoare de 100 cmc (20 CP), deci o putere totală de 80 CP! Aprinderea este cu tranzistori, suspensia pendulară la roțile din față, fără suspensie la spate, frîne-disc hidraulice pe 6 roți cu dublu circuit! Viteza maximă «circa» 250 km/h!

KA

Născut după cel de-al doilea război mondial, kartingul a devenit unul din cele mai populare, mai interesante și mai instructive sporturi mecanice. Amploarea pe care o are acest sport în prezent este evidențiată de numărul uriaș de tineri care îl practică, de progresele tehnice la care s-a ajuns în materie de motoare și șasiuri, în sfîrșit de complexa activitate competițională ce se organizează.

Kartingul cunoaște o dezvoltare spectaculoasă și în țara noastră, atît sub aspectul activității de masă, cît și sub acela al performanței. În școli, facultăți, întreprinderi, la casele pionierilor există actualmente cîteva mii de karturi pe care se inițiază în conducere sau participă la întreceri sportive un însemnat număr de copii și de tineri. Acestora li se adaugă karturile de construcție specială, pe care le pilotează sportivii cu licență în cadrul campionatelor și concursurilor organizate sub egida Federației Române de Automobilism și Karting.

Despre karting și despre unele din problemele acestui sport, pe plan național și internațional, am avut o discuție cu tînărul matematician RADU GROZEA, cercetător științific la Institutul de cercetări pentru tehnică de calcul din București. Component al asociației sportive «Unirea Tricolor», Radu Grozea este un pasionat practicant al kartingului, în palmaresul său fiind înscrise două titluri de campion obținute în anul 1974.

UN CAMPIONAT MONDIAL ȘI DOUĂ CAMPIONATE EUROPENE

— Kartingul a furnizat automobilismului, a ținut să spună, încă de la început, interlocutorul nostru, cîțiva piloți de mare valoare. Îi amintesc în acest sens pe Emerson Fittipaldi și pe Ronnie Peterson. La ora actuală, o întreagă pleiadă de tineri piloți, care au activat în karting, au devenit principali

RTINGUL

animatori ai curselor de formula 3. Şi la noi în ţară putem găsi cîteva exemple de acest fel, cel mai la îndemînă fiind acela al lui Gheorghe Urdea de la C.S.U.-Braşov. După un stagiu de cîţiva ani în întrecerile de karting, în care activează şi în prezent şi în care a obţinut numeroase titluri de campion, Urdea a trecut la automobilism, unde este unul din cei mai talentaţi piloţi din tînăra generaţie.

— Care este stadiul actual al activităţii competiţionale de karting pe plan internaţional?

— Cea mai importantă competiţie actuală este campionatul mondial, ajuns la a 15-a ediţie, în care se aleargă cu motoare de 100 cmc, fără cutie de viteze. Aceste motoare dezvoltă în jur de 16—17 CP, iar vitezele de vîrf ce se pot atinge sînt impresionante: 140—150 km/h! Există, de asemenea, două campionate europene, unul în care se utilizează aceleaşi motoare ca şi cele din campionatul mondial (regulamentar li se spune «clasa A internaţional») şi altul în care motoarele au 125 cmc, cu cutie de viteze. Printre marile competiţii internaţionale, se numără, de asemenea, o Cupă a ţărilor latine şi o Cupă a ţărilor socialiste. Karturile cu care se concurează în Cupa ţărilor socialiste sînt echipate, ca şi cele din cel de al doilea campionat european, cu motoare de 125 cmc, cu cutie de viteze.

În Anglia, ţară cu o adevărată mişcare de karting, competitorii pilotează, în cea mai mare parte, un gen de karturi de construcţie specială: ele sînt semicarosate (ceea ce nu admit regulamentele Comisiei internaţionale specializate) şi dispun de motoare puternice, cu cilindreea de un sfert de litru.

Pentru a încheia acest succint tablou al mişcării internaţionale de karting, mă voi referi la alergătorii din S.U.A., care aleargă pe maşini mult diferite de cele din Europa. Karturile piloţilor nord-americani sînt, în bună parte, carosate, au motoare mai puternice chiar decît cele ale englezilor şi pot atinge viteze de 180—200 km/h. Acolo se organizează anual un campionat naţional, precum şi un «Grand Prix», care are loc la Phönix, în Arizona.

— Cine dirijează pe plan internaţional kartingul de performanţă?

— Această activitate este dirijată de Comisia internaţională de karting (C.I.K.) din cadrul F.I.A. Un număr de ani, în fruntea comisiei respective s-a aflat belgianul Pierre Ugeux, «avansat» de curînd în funcţia de preşedinte al Comisiei sportive internaţionale, adică al forului care se ocupă de problemele automobilismului competiţional.

PROGRESE ŞI DORINŢE

— Să ne referim acum la kartingul din ţara noastră.

— Kartingul românesc a devenit în ultimii patru-cinci ani un sport bine conturat, un sport care contribuie, într-o măsură considerabilă, la iniţierea tinerei generaţii în domeniul tehnicii. Avem, de mai multă vreme, un campionat naţional de viteză. În 1977, s-au organizat, pentru prima dată, un campionat de anduranţă şi un concurs naţional de viteză în coastă. Acesta din urmă reprezintă un fel de premieră chiar pe plan european, pentru că în afară de noi, doar francezii au mai iniţiat o astfel de competiţie. În cursa de viteză în coastă de la Bisericani-Neamţ, s-a alergat pe unele porţiuni ale traseului chiar cu 130 km/h, obţinîndu-se, în unele cazuri, medii orare de peste 90 km, acesta fiind un adevărat progres atît în ceea ce priveşte maşinile utilizate, cît şi tehnica de pilotaj.

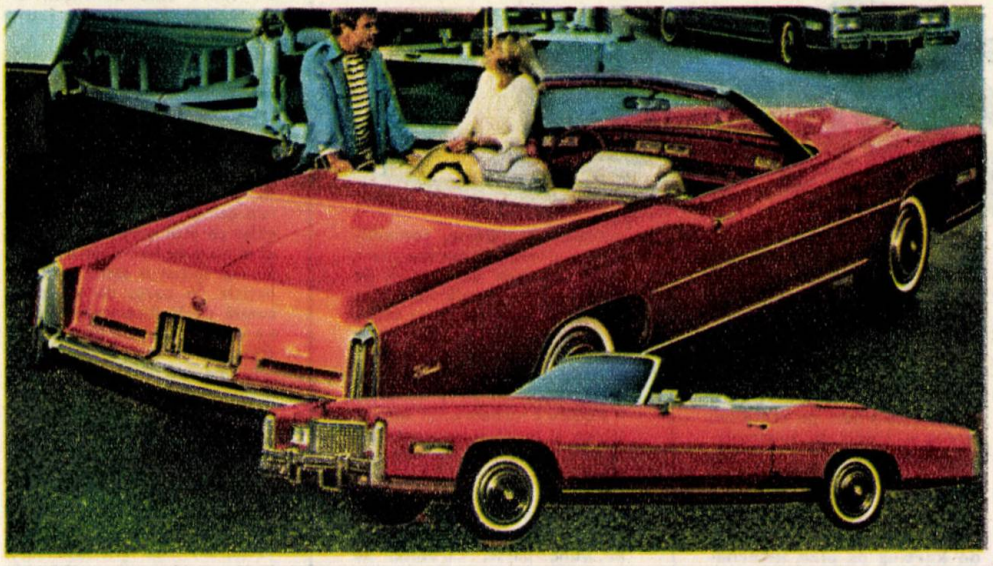
Afluenţa de concurenţi în campionatul de viteză pe circuit, mai ales la 50 cmc (motoare «Mobra») este atît de mare, încît organizatorii se văd obligaţi, la fiecare etapă, să programeze probe de calificare în finală. În unele etape, la starturile clasei 50 cmc se prezintă chiar cîte 40—45 de concurenţi.

S-au înregistrat progrese evidente în domeniul construcţiei de karturi, mai ales în domeniul construcţiei de şasiuri. Sub acest aspect, îndrăznesc să afirm că ne aflăm la nivelul celor mai bune realizări de peste hotare. Kartul «Karo 10», fabricat în serie la I.R.A.-Cluj-Napoca, a dat rezultate mulţumitoare. Există însă cîteva construcţii remarcabile, proiectate şi realizate la C.S.U.-Braşov sau la «Calculatorul»-Bucureşti.

Este de aşteptat ca nivelul kartingului nostru de performanţă să crească şi mai mult prin utilizarea anvelopelor speciale, intrate în fabricaţie la Întreprinderea «Victoria» din Floreşti-Prahova. Progresele înregistrate în concursurile anului 1977,

(Continuare în pag. 106)

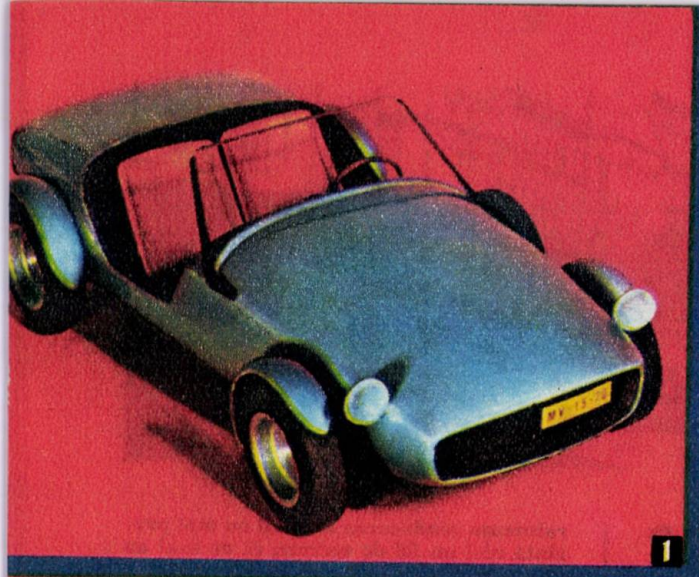
Radu Grozea în timpul unui concurs



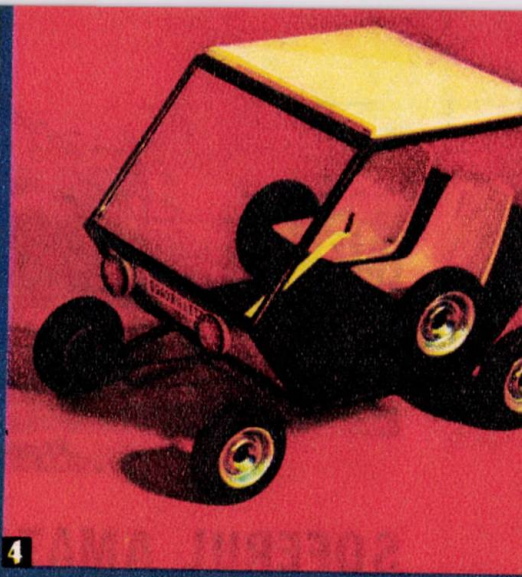
ELDORADO CONVERTIBLE CADILLAC. Coupé 2 uși, 6 locuri. Motor V8 (cu injecție sau cu un carburator cvadrupiu), 6966 cmc, 183 CP (SAE) la 4000 rot/min, supape în cap, arbore cu came central, vilbrochen cu 5 paliere, transmisie față, cutie de viteze automată, servofrînă cu dublu circuit pe toate roțile, ampatament 3,21 m, lungime 5,69 m, lățime 2,02 m, înălțime 1,37 m, viteză maximă 180 km/h, consum 20—26 l/100 km, greutate proprie 2245 kg.

CHEVROLET CAPRICE. Berlină cu 4 uși, 6 locuri. Motor 6 cilindri, 4093 cmc, 112 CP (SAE) la 3800 rot/min, supape în cap, ax cu came în carter, vilbrochen cu 7 paliere, un carburator inversat; cutie de viteze automată «Turbo-Hydra-Matic», frîne asistate cu dublu circuit și limitator de presiune, cu discuri în față, cu tamburi la spate, ampatament 2,94 m, ecartament 1,57/1,54 m, garda la sol 20,5 cm, lungime 5,38 m, lățime 1,91 m, înălțime 1,45 m; viteză maximă 150 km/h; consum 14-18 l/100 km; greutate maximă admisă 1685 kg.

OPEL MONZA. Noutate la Salonul de la Frankfurt 1977. Coupé 2 uși, 5 locuri; motor 6 cilindri, 3 litri cu injecție de benzină, 180 C.P. (DIN); frîne disc pe toate roțile, servofrînă; 215 km/h, accelerație de la 0—100 km/h în 10 secunde.

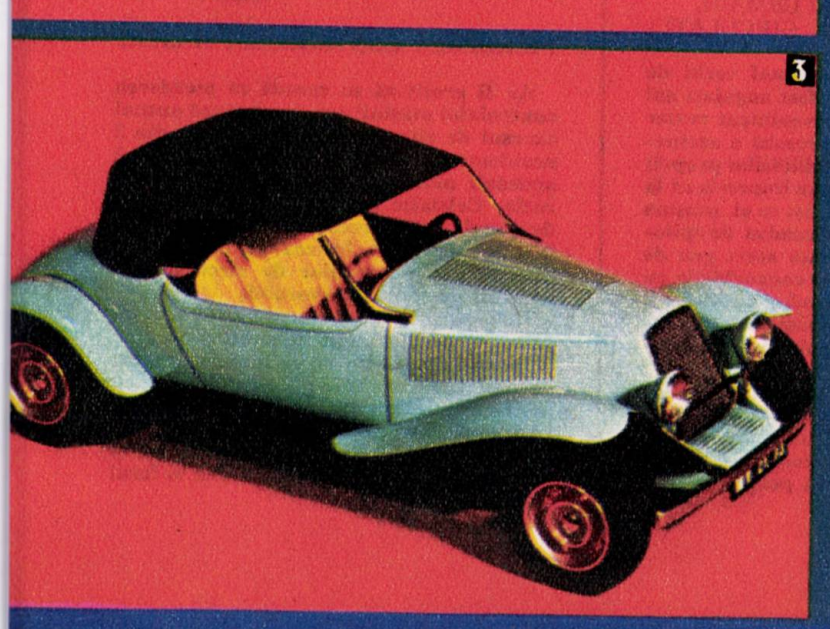


1



4

2



3

MACHETIST de seară

Michel Velay, desenator francez, își dedică timpul liber studiului viitoarelor caroserii. Respectind toate imperativele mecanicii, el creează machete ce urmăresc o eventuală fabricare. Folosind lemnul de balsa (material binecunoscut tuturor modeliștilor) și alama, el asamblează, șlefuiește și polizează modelul, pînă ce acesta capătă aerul particular al «mîinilor» creatorului. O singură machetă cere mai mult de 200 de ore de muncă de bijutier.

În imagini: două roadstere (1 și 3) din care unul prevăzut să aibă o mecanică Panhard, un model sport, cu o importantă suprafață vitrată, cu două hubiouri pe pavilion și cu retrovizoare stil periscop (2) și un model de citadină «Quadrillette», care ar putea folosi un motor de 125 cmc, la care roțile de rezervă fac oficiul de rezemători (4).

ȘOFERUL AMATOR ÎN CIRCULAȚIA ANULUI 1977

În ciuda creșterii explozive a traficului în anul 1977 (pe unele drumuri și străzi volumul circulației a sporit cu peste 30%) majoritatea covîrșitoare a conducătorilor de autovehicule au dovedit disciplină și politețe, contribuind la desfășurarea în condiții de siguranță și fluență a traficului rutier.

Cîteva fenomene negative observate în anul 1977, în circulație, se impun, totuși, a fi cunoscute de marea masă a șoferilor pentru a se milita în vederea înlăturării lor și a se preveni «molipsirea» începătorilor cu deprinderi ce pot avea urmări neplăcute atît pentru ei cît și pentru ceilalți participanți la circulație.

TENDINȚA DE A NU URMĂRI, TOT TIMPUL, DRUMUL, CIRCULAȚIA

La unii șoferi cu «state mai vechi de serviciu» faptul că nu au fost angajați ani de zile în nici un fel de eveniment rutier constituie factorul care creează o asemenea supraapreciere a posibilităților proprii în pilotarea mașinii, încît au impresia că la volan fiind instalați niște ași ca ei, mașina va rula precum avionul condus de «pilotul» automat. În consecință acest gen de piloți absorbiți deseori de convorbirile cu pasagerii, aruncă doar cînd și cînd cîte o privire distrată în fața mașinii ce o conduc, urmarea fiind, în multe cazuri, accidentul.

«Microbul» supraevaluării posibilităților și de aici neatenția «atinge», din păcate, și mulți începători. Unii după 20—30 000 de km rulați, alții chiar după 6—7 000 de km la volan, apreciază că pentru ei literalmente conducerea mașinii nu mai prezintă nici un fel de secrete, că nu mai au nimic de învățat. Mai ales cînd pasagerii lor își manifestă curiozitatea să vadă cît au progresat șoferii respectivi în pilotarea autoturismului, atunci să te ții bine (la propriu și la figurat). Începătorii noștri își etalează toate «cunoștințele» în domeniul pilotajului. Demonstrează nu numai cum pot ei lua viraje în viteză și demaraje cu scîrțîit de roți, dar și cît de nonșalant pot ei conduce, ținînd volanul cu două degete și «odihnindu-și» a doua mînă pe umerii partenerei, iar privirea îndreptîndu-și-o, în principal, tot către aceasta și doar așa ca o obligație supărătoare spre drum.

Cele 195 de accidente grave soldate cu 79 de morți din cauza neatenției numai în primul semestru al anului 1977 pledează pentru o campanie insistentă de «educare» a atenției din partea instructorilor încă din faza pregătirii conducătorilor auto. Circulația arhiaglomerată pe foarte multe drumuri și străzi, incomparabil mai intensă ca în 1976, este tot mai intolerantă față de fenomenul neatenției. Conducerea mașinii este o activitate ce trebuie tratată cu cea mai mare seriozitate și răspundere.

PIERDEREA CONTROLULUI MAȘINII

Ar fi greșit să se creadă că pierderea controlului mașinii are drept cauză numai excesul de viteză. Este adevărat că din 5 accidente de acest gen, 3 se datorează apăsării nesăbuite pe pedala de accelerație. Celelalte două au la origine lipsa de atenție, în conducere, neluarea măsurilor de prevenire în caz de derapaj, și nerespectarea regulilor de circulație în condiții de timp nefavorabil.

Îndeosebi în rîndul începătorilor această cauză a accidentelor, formulată laconic «Pierderea controlului volanului», a făcut ravagii în anul 1977. Mulți din cei cu «semnul mirării» pe parbriz nu înțeleg că mersul cu viteze «mari» (pentru mulți această viteză poate însemna chiar și 70 km/h) se învață în timp. Dacă soferul

nostru a reușit să ruleze pe un aliniament cu 120 km/h (deznodămîntul fiind întîmplător fericit) nu înseamnă că a învățat peste noapte să efectueze virajele la fel ca Niki Lauda.

Multe, foarte multe cazuri de pierdere a controlului mașinii continuă să se înregistreze în procesul depășirilor, mai bine zis după efectuarea cu viteze relativ mari a acestor manevre. În evenimente rutiere de acest gen sînt angajați nu numai cei cu lămîia pe geam, dar și mulți șoferi care au la activ un număr mare de kilometri rulați.

Asemenea cazuri se vor împuțina cînd fiecare șofer își va evalua cu maximum de luciditate posibilitățile sale și va milita pentru perfecționarea sa, recunoscînd mereu că mai are mult de învățat.

ÎNȚELEGEREA GREȘITĂ CĂ ANII DE VECHIME CA ȘOFER ÎNSEAMNĂ ÎN ORICE CAZ EXPERIENȚĂ ÎN CONDUCERE.

«Am carnet din 1970», «Am permis din 1965», «N-am probleme cu conducerea mașinii» auzim, nu rareori, vorbindu-se. Respectivii posesori ai acestui document omit însă să precizeze cîți kilometri au rulat

Cînd se «uită» cum trebuie făcută o depășire, se ajunge la situații ca cea din imagine.

în acest răstimp. Încrezători în «vechimea» invocată, unii își pun la dispoziție mașina și viața acestor «șoferi» care au uitat să facă chiar o «pornire» corectă. Urmează «demonstrația de știință» care se termină în garduri, în pomi ori cu roțile în sus pe ogorul din vecinătatea șoselei. Chiar dacă nu posedă un permis de conducere, cei apropiați acestui gen de «piloți», trebuie să-i sfătuiască să se «recalifice», să conducă un număr de ore alături de șoferii experimentați înainte de a se urca la volanul elegantelor limuzine proaspăt cumpărate.

Cîteva sute de accidente soldate cu avarii mai mult sau mai puțin grave, dar și cu răniri și chiar pierderi de vieți omenești, au avut drept cauză tocmai asemenea acte de bravură după lungi perioade de întrerupere a conducerii mașinilor.

NU ORICE POSESOR DE MAȘINĂ POATE SĂ DEVINĂ ȘI CONDUCĂTOR AUTO.

Mai mult ca în alți ani, în 1977 a fost deosebit de pregnantă tendința unui număr relativ mare de posesori de autoturisme de a deveni cu orice preț și posesori de permise de conducere în ciuda lipsei aptitudinilor necesare pentru această activitate. Mulți din aceștia au deja un palmares deosebit de bogat de «examinări». Unii au la activ între 8 și 14 examinări. S-au înregistrat chiar cazuri cînd examinatorii au avut pacienta de a verifica cunoștințele candidaților de 18—20 de ori.

«Sînt doar banii mei, încerc pînă voi reuși» spun mulți dintre cei care, în pofida lipsei evidente și aproape totale de aptitudini în domeniul conducerii auto, insistă și iar insistă poate doar, doar vor putea să realizeze baremul cerut. Orice explicație că nu au «chemare» pentru conducerea auto, că e în interesul lor, al familiei și al celor din jur să nu ajungă la volan, primește replici de genul: «Adică cum, am avut bani de mașină și să nu pot avea carnet», «Ce sînt eu mai prost ca alții», «Cum să rîdă tot satul că nu pot să-mi conduc mașina și trebuie să mă rog de alții» etc. etc.

Cînd totuși unii din cei fără aptitudini în conducerea auto reușesc să intre în posesia permisului, după nu știu cîte încercări, încep să «terorizeze» participanții la trafic în principal în două feluri: I. Circulînd zeci de kilometri cu 30—40 km/h și ținînd în «spate» coloane întregi. II. Apăsînd nebunește pe accelerație și terminînd în vreun pom, lan, ori nenorocind pe alții «vinovați» doar că se aflau în preajma «anti-talentelor» respective.

Introducerea obligatorie a testului psihologic pentru toți cei care doresc să urmeze

(continuare în pag. 95)

A trebuit să intervină agentul de circulație pentru ca șoferul autoturismului din fotografie să-și aducă aminte că nu este permisă oprirea în stația I.T.B.

album·auto

FIAT 127, VERSIUNE NOUĂ. Berlină cu 3 uși, 5 locuri. Motor față transversal 4 cilindri în linie (76 × 57,8 mm). 1049 cmc, compresie 7,2:1,50 CP (DIN) la 6000 rot/min, supape în cap, chiulasă din aluminiu, vilbrochen cu 5 paliere, un carburator inversat; cutie de viteze cu 4 trepte sincronizate; raport de demultiplicare I — 4,091:1; II — 2,235:1; III —1,454:1; IV — 0,959:1; AR — 3,714:1; caroserie autoportantă; frîne cu dublu circuit, în față cu discuri, în spate cu tamburi; dimensiuni: ampatament 2,22 m, ecartament 1,27/1,29 m, garda la sol 14 cm, lungime 3,62 m, lățime 1,52 m, înălțime 1,38 m; viteză maximă 135 km/h, de la 0—100 km/h în 17,5 secunde; greutate maximă admisă 1200 kg.

CITROËN «SPOT». Model din seria clasicului «2 CV». Berlină cu patru uși, 4 locuri, cîte 3 ferestre laterale. Motor 2 cilindri orizontali opuși, 435 cmc, 24 CP (DIN) la 6750 rot/min., supape în cap, chiulasa și blocul cilindrilor din aluminiu, vilbrochen cu două paliere, un carburator inversat; cutie de viteze cu patru trepte, toate sincronizate; suspensia față și spate cu roți independente, frîne cu tamburi; ampatament 2,40 m, ecartament 1,26/1,26 m, garda la sol 15 cm, lungime 3,83 m, lățime 1,48 m, înălțime 1,60 m; viteză maximă 102 km/h, consum 5,4 l/100 km, greutate maximă admisă 895 kg.

ȘOFERUL AMATOR ÎN CIRCULAȚIA ANULUI 1977

(urmare din pag 93)

o școală de șoferi amatori și pentru candidații ce nu au urmat cursurile unei școli care nu reușesc după un număr de încercări să obțină dreptul de a conduce, va constitui una din principalele măsuri menite să pună capăt situației actuale, cînd numeroși oameni fără aptitudini pierd timpul, banii, pentru a ajunge la «rezultatele» arătate mai sus.

PROSTUL GUST NU A OCOLIT AUTOMOBILISMUL

Prostul gust nu a ocolit domeniul automobilismului. Aci el se manifestă asociat uneori cu lipsa de respect pentru cei din jur în destul de multe feluri. Cel ce stropește pietonii intrînd cu viteză în bălțoace pentru a savura apoi plăcerea de a vedea cum arată hainele victimelor, cel ce se apropie de pietoni, bătrîni, suferinzi ori pur și simplu oameni insuficient de atenți, pînă la cîțiva metri și apoi claxonează puternic. Cel ce vine din urmă pînă la cîțiva pași, în spatele mașinii, și cu toate mijloacele de care dispune, claxon, lumini, strigăte, dorește ca într-o clipită să-i elibereze banda de circulație precum și mulți, mulți alții, în multe, multe feluri dovedesc, deopotrivă în circulație, prost gust, demonstrează lipsă de circulație, de educație rutieră și nu numai rutieră.

In anul 1977 prostul gust a început să se profileze însă și în alt domeniu și anume acela al «împodobirii mașinilor». Animale cu capul «fix» sau «mișcător», domestice sau sălbatice, de toate mărimile, confecționate din tot felul de materiale, fructe, care de care mai «apetisante», ghirlande de flori din plastic, schelete în miniatură, mîini cu inscripția «Stop» care pendulează și multe alte nimicuri «împodobesc» luneta, contribuind deseori alături de fel de fel de bagaje la reducerea și așa precară a vizibilității de care dispune șoferul pentru a observa ce se petrece în spatele mașinii. În loc să-și procure centura de siguranță, șoferul nostru preferă să-și revopsească mașina bicolor, ori să-i mai «tragă» niște dungi, în loc să-și instaleze o oglindă retrovizoare laterală, el optează pentru o «menajerie». Alteori renunță chiar să-și schimbe cauciucurile suprauzate în schimbul unor capace de roți «super», așa cum a văzut la colegul de serviciu și el deținător de mașină. Și uite așa prostul gust își face loc, iar șoferii care îl adoptă renunță deliberat la lucruri de importanță capitală pentru siguranța deplasării mașinii care o pilotează, încălcînd totodată și legea.

Hotărîtoare pentru împiedicarea proliferării prostului gust, a împopoțonării mașinilor, care afectează nu numai estetica străzii și a mașinii, ci și siguranța participanților la trafic este în final tot influența covîrșitoarei majorități a automobiliștilor, care nu numai că își echipează corect și rațional mașinile, dar le și conduc în acest chip.

NEAPLICAREA NORMELOR CONDUCERII PREVENTIVE

Multe accidente nu ar fi avut loc în 1977 dacă cei de la volan aplicau normele conducerii preventive.

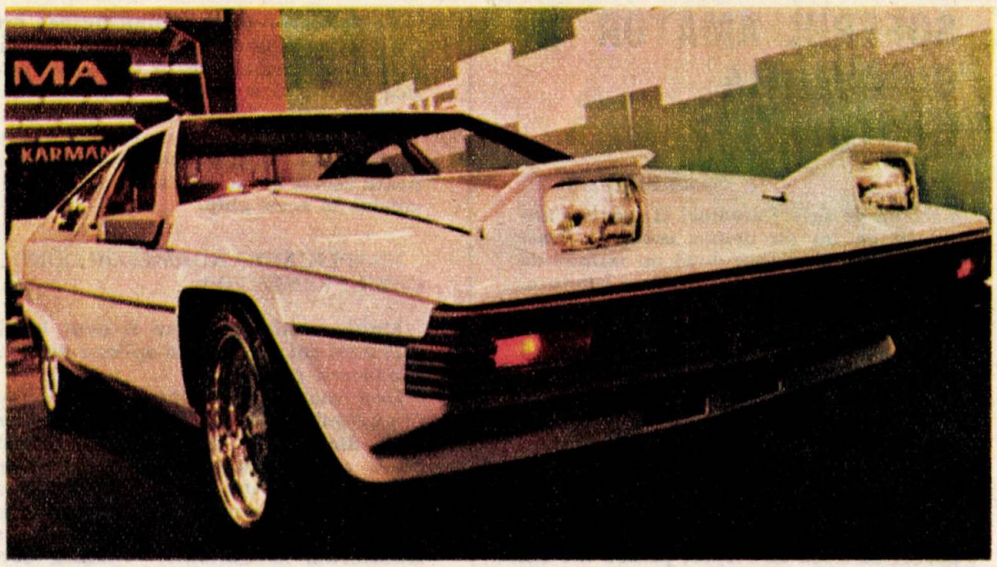
Deși majoritatea șoferilor se conduc după regula nescrisă «Fii prudent și pentru alții», din pricina unui procent redus de piloți care, dimpotrivă, se bazează pe «prudența celor din jur», se creează în traficul rutier numeroase situații periculoase, din care o parte însemnată se transformă în accidente. Analiza accidentelor a evidențiat faptul că mulți șoferi amatori, angajați în accidente, puteau evita ajungerea la accident. Cîteva exemple: Ești aproape convins că nu ți se va acorda prioritatea la care ai dreptul. În loc să reduci viteza și chiar să oprești, îți continui totuși drumul spre... spital sau moarte. În alt caz un copil se precipită de pe o parte spre alta a drumului. Ai posibilitatea să-l ferești și totuși nu reduci măcar viteza, limitîndu-te la un claxon sperînd că puștiul «vinovat» va evita mașina. Te apropii de un grup de persoane care stau pe acostament, cu spatele spre șosea. Oricînd un component al grupului poate face un pas înapoi, deajuns spre a fi «luat» pe capotă. Nu reduci totuși viteza și nici măcar nu dai semnal sonor.

Observi pe șosea un bătrîn traversînd în diagonală, cu spatele la mașina ce o conduci, vădit neatent la trafic. Nu reduci viteza, ci încerci să-l ferești printr-o fandare. Pe neașteptate pietonul sesizează apropierea mașinii, se sperie și face pasul fatal exact în fața autovehiculului.

Te pregătești să depășești un biciclist ce pare că-și continuă liniștit mersul. La stînga e un drum de țară. Cînd mai ai de parcurs cîțiva metri pînă la vehiculul cu două roți, omul de la ghidon virează brusc la stînga pentru a intra pe drumeagul cu pricina și e luat pe capota autovehiculului. Un simplu semnal sonor ar fi pus în gardă biciclistul că în spate e o mașină. Sînt zeci, sute de situații, cînd cu un efort minim, cei cu dreptatea de partea lor ar putea preveni accidente cauzate de imprudența altora.

Respectarea cu strictețe a normelor de circulație și, în egală măsură, a regulilor conducerii preventive reprezintă «cheia de boltă» a realizării unei circulații sigure, a reducerii continue a numărului de accidente.

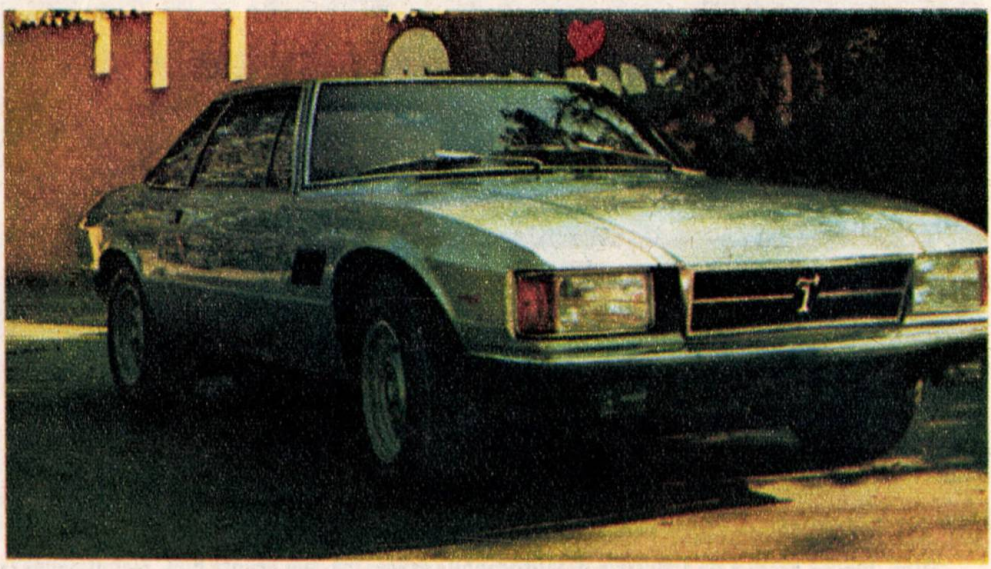
Colonel Victor BEDA



ASCOT (după numele celebrului hipodrom englez). Creația carosierului italian Bertone a stîrnit mare interes la Salonul de la Geneva 1977. Interiorul este tapițat cu piele naturală, iar în tabloul de bord este încastrat un telefon. Mecanica este preluată de la «Jaguar XJS». Motor 12 cilindri în V la 60°, 5343 cmc, 289 CP (DIN) la 5500 rot/min, supape în cap, 2 × 1 arbori cu came în cap, blocul cilindrilor și chiulasa din aluminiu, vilbrochen cu 7 paliere, cutie de viteze cu 4 trepte toate sincronizate, caroserie autoportantă, frîne asistate cu dublu circuit pe toate roțile, viteză maximă 240 km/h, accelerare de la 0–97 km/h în 6,8 secunde, consum 19 l/100 km.

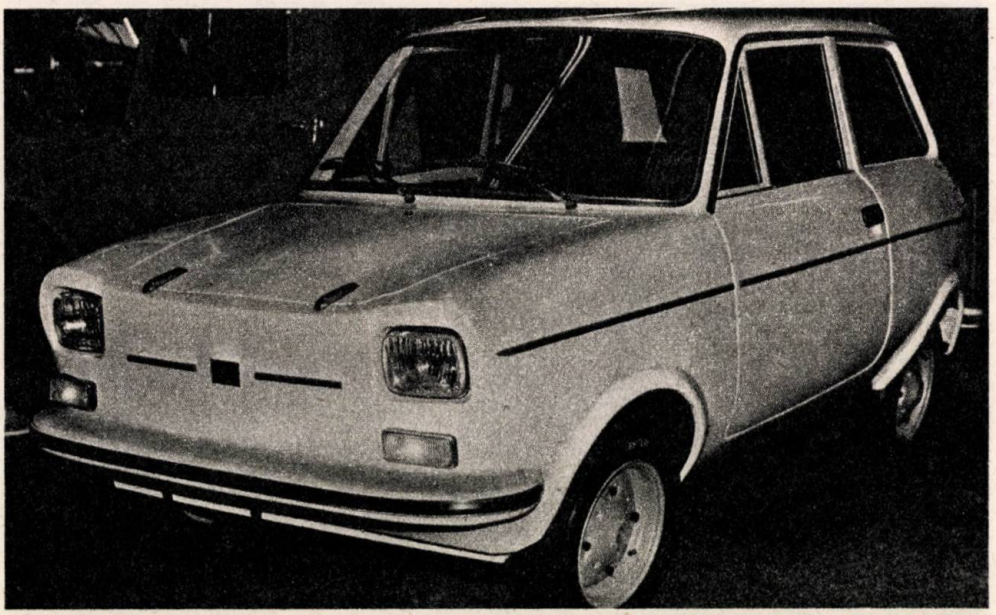
PEUGEOT 104 ZS RALLYE. Firma respectivă a prezentat această machetă în mărime naturală a unei mașini bricolate pe o caroserie Peugeot 104 ZS. Nu este vorba de o mașină construită în uzină, ci de fabricarea unor elemente care să permită transformarea uneia de serie într-o mașină rallye. Uzina fabrică echipament care cuprinde spoiler față și aripă deportantă spate, jante din aluminiu, pneuri cu secțiune joasă, chiulasă specială echipată cu două carburatoare dublu corp orizontale și arbore cu came special, elemente care pot ridica puterea motorului la 85 CP.

CUTLAS SALON OLDSMOBILE. Model special. Coupé cu 2 uși,6 locuri. Motor 6 cilindri în V la 90° (sau V8 de 4,3 litri), 3791 cmc, 106 CP (SAE) la 3400 rot/min, un carburator inversat dublu corp, supape în cap, vilbrochen cu 4 paliere, cutie de viteze automată; servofrînă cu dublu circuit, în față cu discuri, în spate cu tamburi; ampatament 2,84 m, ecartament 1,55 m/1,54 m, garda la sol 14 cm, lungime 5,32 m, lățime 1,94 m, înălțime 1,35 m; viteză maximă 150 km/h, consum 13—17 l/100 km, greutate maximă admisă 1780 kg. Calitatea stilizării, o lăsăm la aprecierea cititorilor!



DE TOMASO LONGCHAMP. Model nou. Coupé cu 2 uși, 4 locuri. Soluție clasică. Motor V 8 la 90°; 5769 cmc, 300 CP (SAE) la 5400 rot/min; supape în cap, arbore cu came central, vilbrochen cu 5 paliere, un carburator inversat cuadruplu; cutie de viteze automată; caroserie autoportantă; frîne asistate cu dublu circuit; ampatament 2,60 m, ecartament 1,52/1,52 m, garda la sol 15 cm, lungime 4,52 m, lățime 1,84 m, înălțime 1,33 m; viteză maximă 240 km/h, consum 15-20 l/100 km; greutate maximă admisă 2100 kg.

VAZ 2106 (LADA 1600). Uzinele Togliatti (U.R.S.S.) au început producția de serie a unor noi tipuri de autoturisme sovietice. Printre ele este și modelul VAZ 2106 (LADA 1600). Motor de 1568 cmc, 78 CP (DIN) la 5200 rot/min., alezaj × cursă 79 × 80 mm, cuplu maxim 12,5 kgm la 4000 rot/min., ambreiaj monodisc uscat, cutie de viteze cu cinci trepte. Noile carburatoare cu care sînt dotate autoturismele VAZ 2106 asigură un grad scăzut de toxicitate a gazelor de eșapament. Viteza maximă 154 km/h, accelerare de la 0–100 km în 16 sec., consum cca 8,5 l la 100 km.



DIM. Model produs de industria de automobile grecească, sub licență Fiat. Debut, Geneva 1977. Berlină cu caroseria din material sintetic, 2 uși, 4 locuri, motor răcit cu aer, 2 cilindri în linie, 594 cmc, 23 CP (DIN) la 4700 rot/min, supape în cap, chiulasa și blocul cilindrilor din aluminiu, un carburator inversat, caroserie autoportantă, frîne cu dublu circuit, cu tamburi pe toate roțile: ampatament 1,98 m, ecartament 1,18/1,20 m, garda la sol 18 cm, lungime 3,20 m, lățime 1,50 m, înălțime 1,33 m, viteză maximă 105 km/h, accelerare de la 0 - 100 km/h în 55 secunde, consum 6,3 l/100 km, greutate maximă admisă 865 kg.